

FORHOLDET MELLOM VEGTRAFIKKLOVEN § 3 OG STRAFFELOVEN § 239

- En redegjørelse for grensen mellom vtrl. § 3 og strl. § 239

Veileder: Asbjørn Strandbakken

Kandidatnummer: 162566

Leveringsfrist: 10.12.2008

Til sammen 14764 ord

08.12.2008

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	3
2. Historikk.....	5
2.1.1. Rettstilstanden før lovendringen i 1988.....	5
2.1.2. Prinsipiell avgjørelse i 1963	5
2.2. Lovendring i 1988	6
2.3. Utviklingen etter lovendringen i 1988.....	7
2.4. Ny lovendring i 2001.....	9
3. Generelt om den objektive gjerningsbeskrivelsen i vtrl. § 3 og strl. § 239	11
3.1. Innledning.....	11
3.2. Den objektive gjerningsbeskrivelsen i vtrl. § 3	11
3.3. Den objektive gjerningsbeskrivelsen i strl. § 239	13
4. Aktsomhetskravet	13
4.1. Generelt om uaktsomhet som skyldkrav	13
4.2. Aktsomhetskravet i vtrl. § 3	15
4.2.2. Føreren må kunne bebreides	18
4.2.3. Oppsummering.....	19
4.3. Forskjellen mellom aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239.....	19
4.4. Oppsummering.....	23
5. Hvilke momenter må uaktsomheten omfatte etter vtrl. § 3 og strl. § 239.....	23
5.1. Generelt om dekningsprinsippet.....	23
5.2. Hvilke momenter må uaktsomheten omfatte etter vtrl. § 3	24
5.3. Hvilke momenter må uaktsomheten omfatte etter strl. § 239.....	24
6. Avslutning	28
Litteraturregister:	31
Forkortelser, lover og forarbeider:.....	31

1. Innledning

Hvert år omkommer mellom 230-300 personer i trafikken. Ulykkene er en stor belastning for alle involverte, og påfører samfunnet store kostnader. En reduksjon av antall trafikkdrepte er derfor en høyt prioritert samfunnsoppgave. Mange tiltak er aktuelle for å redusere antall dødsulykker. Veiene kan gjøres tryggere, f.eks. ved bruk av fysiske sperrefelt mellom kjørefeltene. Bilene kan gjøres sikrere, slik at de blir bedre rustet i en trafikkuulykke. Dette er ukontroversielle tiltak, som de fleste er enige om. For å redusere antallet drepte må det imidlertid også rettes fokus mot sjåføren. Ulykkesstatistikk fra 2008 viser at førerfeil er den viktigste årsaken til syv av ti dødsulykker.¹

Det hersker også enighet om mange tiltak som retter seg mot sjåføren. De fleste er enige i at trafikkopplæringen må gjøre unge bilister oppmerksom på hvilken fare uaktsom kjøring innebærer, og at det må satses på holdningskampanjer. Tiltak som innebærer bruk av straff er mer kontroversielle. Selv om de fleste er enige i at utrykningspolitiet må være synlige slik at oppdagelsesrisikoen er tilstedeværende, er det uenighet om hvilket straffenivå uaktsom kjøring skal være forbundet med. Hvor høyt bøtenivået skal være, og hvor mye som skal til for å miste førerkortet er eksempelvis omdiskutert.

Ved uaktsom bilkjøring beror det ofte på tilfældigheter hvilke konsekvenser kjøringen får, og ikke får. Det er i de tilfellene konsekvensen blir mest alvorlig, og et annet menneske mister livet, at spørsmålet om straff, og ikke minst *hva* den uaktsomme skal straffes for, er mest kontroversielt. Dersom en dødsulykke er forårsaket av uaktsomhet, kan uaktsomheten bestå i alt fra en liten uoppmerksomhet til graverende uaktsomhet som grov fartsoverskridelse, og kjøring i ruspåvirket tilstand. Det er særlig de tilfellene der uaktsomheten ikke er graverende som har blitt diskutert. Det har blitt hevdet at sjåføren i slike tilfeller ikke bør være strafferettslig ansvarlig for en annen persons død.² Temaet i denne oppgaven er å redegjøre for to bestemmelser som er anvendelige når uaktsom kjøring har endt med en dødsulykke; Vegtrafikkloven (vtrl.), lov 18. juni 1965 nr. 4 § 3 og Straffeloven (strl.), lov 22. mai 1902 nr.10 § 239.

Det følger av vtrl. § 3 første ledd³ at " Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret". Straffetrusselen er inntatt i vtrl. § 31. Forsettelig eller uaktsom overtredelse straffes " ... med bøter eller med fengsel inntil ett år ...". Bøtestraff er den vanligste reaksjon ved overtredelse. Av strl. § 239 følger det at " Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formildende omstendigheter kan bøter anvendes". Ved overtredelse er ubetinget fengselstraff den vanlige reaksjon.

De to bestemmelsene har klare likhetstrekk. Begge bestemmelsene har simpel uaktsomhet som skyldkrav, og begge er anvendelige ved dødsulykker i trafikken. Bestemmelsene har imidlertid også viktige ulikheter. Gjerningsbeskrivelsen er ulik. Bestemmelsen vtrl. § 3 er anvendelig selv om det ikke

¹ Statistikken er omtalt i artikkelen "Døden på norske veier" som sto på trykk i Aftenposten lørdag 16. august 2008.

² Dette ble blant annet hevdet av advokat Harald Stabell i radioprogrammet "søndagsavisa" på NRK P2 9. november 2008.

³ Annet ledd faller utenfor rammen av denne fremstillingen.

har skjedd en dødsulykke, mens anvendelsen av strl. § 239 ikke krever at det foreligger en trafikksituasjon. Bestemmelsene befinner seg i ulike lover, og strafferamme og reaksjonspraksis er høyst ulik. Videre skal bestemmelsene beskytte ulike interesser. Bestemmelsen i strl. § 239 er inntatt i straffelovens kapittel 22 som omhandler ”Forbrydelser mod Liv, Legeme og Helbred”. Den skal beskytte den private interesse i livets ukrenkelighet. På den annen side tar vtrl. § 3 kun sikte på å ivareta den offentlige interessen i økt trafikksikkerhet.⁴

Den viktigste konsekvensen av at bestemmelsene skal verne om ulike interesser er at bestemmelsene har blitt ansett som to ulike straffbare forhold i relasjon til lov 22. mai nr. 25 Straffeprosessloven (strpl.) § 38. Av strpl. § 38 følger det at retten ikke kan ”... gå utenfor det forhold tiltalen gjelder ...”. Det forholdet retten avgjør må ikke være av en annen identitet enn det som tiltalen gjelder. Dette vil først og fremst være tilfelle der retten flytter fokus til et annet tidspunkt i hendelsesforløpet.⁵ Dersom tiltalen for eksempel gjelder promillekjøring, jfr. vtrl. § 22 første ledd, kan ikke retten domfelle for etterfølgende alkoholnyttelse, jfr. vtrl. § 22 annet ledd, jfr. Rt. 1996 s. 1539.

Selv om retten ikke flytter fokus til et annet tidspunkt i hendelsesforløpet, kan man stå ovenfor to ulike straffbare forhold. Dette følger av den såkalte interesseteorien.⁶ Ved omsubsumering, eller bruk av bestemmelser i idealkonkurrens kan man stå ovenfor to ulike forhold dersom bestemmelsene retter seg mot ulike interesser. Det ble derfor lagt til grunn i Rt. 1980 s. 360 at bestemmelsene utgjør to ulike straffbare forhold. Som følge av strpl. § 38 har derfor ikke retten prosessuell kompetanse til å anvende strl. § 239, dersom det kun er tatt ut tiltale etter vtrl. § 3.

En annen viktig konsekvens av at bestemmelsene skal ivareta ulike interesser, er at bestemmelsene retter seg mot ulike sider av den straffbare handlingen. Anvendelsen av vtrl. § 3 markerer at trafikksikkerheten er krenket, mens anvendelsen av strl. § 239 markerer at et menneske er drept. For å få frem handlingens fulle straffverdighet skal derfor bestemmelsene anvendes i idealkonkurrens.

Det finnes i rettspraksis flere eksempler på at den tiltalte har blitt domfelt etter begge bestemmelsene. Det nyeste eksempelet fra Høyesterett er HR - 2008 - 1665 - A der en yrkessjåfør ble domfelt for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239 for å ha kjørt på, og drept en ti år gammel syklist.

Uaktsom kjøring vil nesten alltid innebære at vtrl. § 3 er overtrådt. Dersom den uaktsomme kjøringen har endt med en dødsulykke er det nærliggende å anta at strl. § 239 også er overtrådt. Dette er imidlertid ikke alltid tilfelle. Ved enkelte dødsulykker velger påtalemyndigheten kun å ta ut tiltale etter vtrl. § 3. Ettersom anvendelsen av strl. § 239 medfører at den domfelte får et ”drapsmannstempel”, må det antas vesentlig mer belastende å bli tiltalt og domfelt etter strl. § 239 enn etter vtrl. § 3. Det er derfor viktig at rettstilstanden er preget av forutberegnelighet, og at like tilfeller blir behandlet likt. Jeg vil i denne oppgaven redegjøre for forholdet mellom vtrl. § 3 og strl. § 239. Den nærmere problemstillingen blir i hvilke tilfeller uaktsom kjøring med dødsfølge kun skal straffes etter vtrl. § 3. For å gi leseren den nødvendige innsikt i problemstillingen vil jeg først redegjøre for bakgrunnen til dagens rettstilstand.

Problemstillingen medfører at det vil bli avgrenset mot tilfeller der sjåføren har handlet spesielt graverende, f. eks. ved kjøring i ruspåvirket tilstand. Fokus vil derfor primært være rettet mot tilfeller der sjåføren har opptrådt mindre uaktsomt.

Vtrl. § 3 er anvendelig også utenfor veitrafikken. For eksempel omfattes også syklist, trikkeførere og førere av snøscooter. Jeg vil avgrense mot slike tilfeller, og konsentrere oppgaven rundt førere av biler og lastebiler.

⁴ Se også Hilde E. Paulsen ”Forholdet mellom vegtrafikkloven § 3 og straffeloven § 239”, *særaavhandling* nr. 66, Universitet i Tromsø, 1995 s. 1.

⁵ Se Magnus Matningsdal, ”Forholdet mellom tiltalebeslutning og dom”, *Jussens Venner*, 2002 s. 89 – 133 (s. 92).

⁶ Se Johs. Andenæs, *Norsk Straffeprosess Bind I*, 3. utgave, Oslo 2000 s. 344-347.

2. Historikk

2.1.1. Rettstilstanden før lovendringen i 1988

På 1960-tallet foretok Johs. Andenæs og Ragnar Hauge en undersøkelse av antall domfellelser for uaktsomt drap i trafikken.⁷ Undersøkelsen viste at Norge hadde oppsiktsvekkende få domfellelser for uaktsomt drap i forhold til våre naboland. For perioden 1955-59 viste undersøkelsen at Norge hadde en domfellelse for uaktsomt drap pr 46 trafikkdrepte. I Danmark var forholdstallet 1:7, mens det i Sverige og Finland var 1:4.⁸ Andenæs pekte i sin artikkel på to mulige forklaringer.⁹ For det første er begrepet uaktsomhet skjønnsmessig. Ulike dommere kan ha en ulik oppfatning av hvor grensen går. De sammenlignede land har imidlertid en nær rettskultur. Etter min oppfatning er det derfor lite sannsynlig at domstolene i de andre nordiske landene la noe annet i begrepet uaktsomhet enn i Norge. Den andre forklaringen, som også i følge artikkelforfatteren fremstår som mest nærliggende var å finne i landenes prosessordning. Etter datidens strpl. § 6 startet saker med høyere strafferamme enn fem år direkte i lagmannsretten. Siden strafferammen i strl. § 239 er fengsel i seks år, startet sakene direkte i lagmannsretten. Her ble skyldspørsmålet avgjort av jury, i motsetning til de øvrige landene i undersøkelsen. Juryen hadde høy terskel for å sette drapsstempelet på en person bare på grunn av noen sekunders uoppmerksomhet eller annen mindre uaktsomhet. Siden juryen ikke gav noen begrunnelse for frifinnelsene kunne ikke Høyesterett vurdere om juryen hadde anvendt riktig aktsomhetskrav. Det var imidlertid på det rene at juryen i flere tilfeller mente at tiltalte hadde opptrådt uaktsomt. En gjennomgåelse av dødsulykkene i 1960 viste at kun to av 232 overlevende bilførere ble dømt for uaktsomt drap. Hele 42 bilførere ble imidlertid dømt etter Motorvognlovens § 17.¹⁰ Dette gir uttrykk for en følelsesmessig motvilje hos juryen til å domfelle for uaktsomt drap.

2.1. 2. Prinsipiell avgjørelse i 1963

I Rt. 1963 s. 744 avsa Høyesterett en prinsipiell kjennelse vedrørende aktsomhetsnormen i strl. § 239 sammenholdt med aktsomhetsnormen i daværende Motorvognloven § 17. Tiltalte var dømt i lagmannsretten, og anket over lovanvendelsen. Grunnlaget for anken var at lagmannen i sin rettsbelæring hadde uttalt at aktsomhetsnormen i strl. § 239 var sammenfallende med aktsomhetsnormen i Motorvognloven § 17. Tiltalte anførte at det krevdes en grovere uaktsomhet for å bli domfelt for overtredelse av strl. § 239 enn for overtredelse av Motorvognloven § 17. Dette var Høyesterett uenig i, og forkastet anken. Høyesterett sluttet seg til lagmannens rettsbelæring om at strl. § 239 ikke krevde grovere uaktsomhet enn Motorvognloven § 17. Forskjellen mellom bestemmelsene bestod etter Høyesteretts oppfatning kun av at uaktsomheten etter strl. § 239 også måtte omfatte dødsfølgen, i motsetning til etter motorvognloven, hvor det var tilstrekkelig at uaktsomheten omfattet farefremkallelse.

⁷ Undersøkelsen er omtalt av Johs. Andenæs, "Lov og praksis om uaktsomt drap – særlig i trafikkulykker", *Lov og rett*, 1996 s. 294 – 305.

⁸ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 295.

⁹ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 296.

¹⁰ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 296, Motorvognlovens § 17 tilsvarer dagens vtrl. § 3.

Høyesterett konstaterte altså at bestemmelsene hadde samme aktsomhetsnorm. Avgjørelsen skulle derfor ført til en økning i antall domfellelser for uaktsomt drap. Dette skjedde imidlertid ikke. I årene 1955 – 64 var det i gjennomsnitt 8 årlige domfellelser for uaktsomt drap. Det gjennomsnittlige antallet domfellelser i årene 1965-87 var 13.¹¹ Dersom det tas i betraktning at antall trafikkdrepte var høyest på 1970- tallet¹² er det ikke grunnlag for å hevde at avgjørelsen i 1963 førte til at flere ble dømt for uaktsomt drap. Dette styrker inntrykket av at juryen, av følelsesmessige hensyn hadde en særlig høy terskel for å domfelle for uaktsomt drap.

Påtalemyndigheten tok konsekvensen av juryens manglende vilje til å anvende strl. § 239. For å unngå en forgjeves jurybehandling, som både var tid – og kostnadskrevende, ble det ofte kun tatt ut tiltale etter vtrl. § 3, selv om vilkårene i strl. § 239 ble antatt å være tilstede.

Dette ble bekreftet av Eidsivating statsadvokatembete. Det fremkommer i Ot.prp. nr. 66 (1987 – 88) s. 5 at det etter embetes erfaring enten måtte foreligge ruspåvirket kjøring i kombinasjon med fartsoverskridelse, eller annen grovt uforsvarlig kjøring, for at juryen skulle domfelle for overtredelse av strl. § 239.

Siden strafferammen for overtredelse av vtrl. § 3 er ” ... fengsel inntil ett år...” jfr. vtrl. § 31 kunne disse sakene fremmes for herredsretten som førsteinstans. Her ble sakene behandlet av en meddomsrett. På grunn av strpl. § 38 manglet imidlertid retten prosessuell kompetanse til å domfelle for overtredelse av strl. § 239 når tiltale kun var tatt ut etter vtrl. § 3.¹³

2.2. Lovendring i 1988

Skillet mellom gjeldende rett og den praktiserte rett skapte reaksjoner. Det kom derfor forslag om å innskjerpe praksis ved trafikkulykker med alvorlig personskade og død til følge.¹⁴ Ettersom Høyesterett var av den oppfatning at aktsomhetsnormen i strl. § 239 var like streng som i vtrl. § 3, var ikke formålet å skjerpe rettstilstanden, men å skjerpe påtalepraksis, og å synliggjøre bilistenes strafferettslige ansvar. Slik ønsket lovgiver å få flere domfellelser for uaktsomt drap, strengere reaksjoner, og kortere saksbehandlingstid.¹⁵

Endringen av strl. § 239 ble gjennomført ved å innta ordene ”herunder ved bruk av motorvogn” i gjerningsbeskrivelsen. Denne endringen ville ivareta lovgivers pedagogiske formål, ved å gi signal både til vegfarende og til rettsanvender. Lovendringen var imidlertid ikke tilstrekkelig til å endre problemet med at sakene ble reist direkte for lagmannsretten. Derfor ble det samtidig med endringen av strl. § 239 foretatt en endring i strpl. § 6 første ledd og vtrl. § 31. Endringen av strpl. § 6 medførte at saker om uaktsomt drap ved bruk av motorvogn ble unntatt fra kravet om

¹¹ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 299.

¹² Se Bjørn Engstrøm (red.), *Vegtrafikkloven og trafikkreglene – kommentarutgave*, 4. Utgave, Oslo 2004 s. 27.

¹³ Se pkt. 1.

¹⁴ Se Ot.prp. nr. 66 (1987 – 88).

¹⁵ Se Ot.prp. nr. 66 (1987 – 88) s. 3 og 12 - 13.

førsteinstansbehandling i lagmannsretten. Sakene kunne nå fremmes for herredsretten som førsteinstans.¹⁶

Ved lov av 16. Juni 1989 nr. 64 ble strpl. 6 endret slik at det kun var saker med høyere strafferamme enn seks år som krevde jurybehandling. Det uttrykkelige unntaket for uaktsomme drap ved bruk av motorvogn ble dermed overflødig.¹⁷

Slik forsvant påtalemyndighetens motivasjon for kun å ta ut tiltale etter vtrl. § 3. I herredsretten ble sakene pådømt av en meddomsrett. Kravet om begrunnelse gjorde at Høyesterett kunne prøve om herredsretten hadde lagt til grunn rett aktsomhetsnorm, når begrunnelsen ble sammenholdt med det faktiske forhold retten hadde funnet bevist. Denne rent prosessuelle endringen var nok den viktigste årsaken til at det nå ble en kraftig økning i antall domfellelser for uaktsomt drap.¹⁸

Ved endringslov av 16. juni 1989 nr. 68 ble strpl. § 373 tredje ledd endret slik at ankesakene ble behandlet av stor meddomsrett, og ikke av jury. Slik fikk Høyesterett samme mulighet til å prøve om lagmannsretten hadde anvendt aktsomhetsnormen riktig.¹⁹ I dag er det strpl. § 352 som unntar saker etter strl. § 239 for kravet om jurybehandling.

Endringen i vtrl. § 31 ble foretatt ved å innta setningen ”Den som ved bruk av motorvogn uaktsomt volder betydelig legemsskade eller en annens død, straffes etter straffeloven § 238 eller § 239”. Denne lovendringen må ses i forhold til at formålet også var å sende et signal til rettsanvender om å anvende straffeloven i større utstrekning i slike tilfeller. Endringen har imidlertid ingen betydning med hensyn til å bruke bestemmelsene i konkurrans. Avgjørende for adgangen til å bruke bestemmelsene i konkurrans er at de retter seg mot ulike sider ved den straffbare handling, jfr. Rt. 1980 s. 360.²⁰

2.3. Utviklingen etter lovendringen i 1988

Lovgivers intensjon med lovendringene ble fulgt. I årene 1989-1994 førte mellom hvert åttende og hvert niende dødsfall i trafikken til domfellelse for uaktsomt drap.²¹ De tilfellene der uaktsomheten kun besto av manglende oppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten, og ikke av promille eller grov fartsoverskridelse, ble nå også subsumert inn under strl. § 239. I flere tilfeller hvor herredsretten valgte å frifinne for overtredelse av strl. § 239 ble avgjørelsene satt til side av Høyesterett. Det vil nedenfor bli redegjort for to avgjørelser som særlig er egnet til å illustrere den skjerpene praksis.

Rt. 1990 s. 1021: En mann kjørte inn mot Oslo under morgenrushet. Trafikken var tett, men det var fin flyt. Mannens hastighet var på ca 70-80 km/t. En motorsyklist kom inn fra en innkjørselsvei på tiltaltes høyre side. I frykt for sammenstøt rettet han oppmerksomheten mot motorsyklisten. Dette medførte at han ikke merket når trafikken foran stanset. Han kjørte derfor inn i bilen foran, med den følge at en passasjer i bilen foran døde.

¹⁶ Se Ot.prp. nr. 66 (1987 – 88) s. 16.

¹⁷ Se Asbjørn Strandbakken, Peter Garde, ”Juryen: Avskaffe, reformere, eller begrense bruken av den?”, *Lov og Rett*, 2001 s. 3 – 31 (s. 9).

¹⁸ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 300.

¹⁹ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 300.

²⁰ Se pkt. 1.

²¹ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 303.

Tiltalte ble frifunnet i herredsretten for tiltalen etter strl. § 239, men dømt etter begge tiltalepunkt i Høyesterett. Straffen ble ubetinget fengsel i seksti dager.

Det bemerkes i Høyesterett at det ikke var noe å utsette på tiltaltes kjøring før motorsykkelen kom inn i trafikkbilde. Dette skjedde umiddelbart før ulykken, og Høyesterett uttalte at "... trafikkulykken skyldes en kortvarig feilfordeling av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene. Det ligger således ikke slik at domfelte har vært opptatt av forhold utenfor selve trafikksituasjonen" (s. 1023). Domfeltes uaktsomhet besto av en svikt i oppmerksomheten. Han var ikke uoppmerksom, men fordelte oppmerksomheten feil. Ettersom dette var kortvarig, og han faktisk rettet oppmerksomheten mot trafikale forhold, kan det anføres at dommen anvender en streng aktsomhetsnorm. Dommen er derfor også blitt kritisert av Andenæs i *Lov og Rett* 1996 s 305. Grunnlaget for kritikken er at feilen, i følge Andenæs skyldtes at sjåføren ikke var god nok. Han mener at dette ikke gir grunnlag for å bebreide sjåføren. Eskeland mener at denne kritikken ikke er helt treffende.²² Hensett til bilens skadepotensial må det kunne forventes at en sjåfør er i stand til å fordele oppmerksomheten på riktig måte. Dersom dette ikke er tilfelle, må det være grunnlag for bebreidelse. I lys av dette er jeg enig med Eskeland i at kritikken ikke er helt treffende. Imidlertid mener også jeg at dommen anvender en *for* streng aktsomhetsnorm. Selv om en sjåfør i alminnelighet kan bebreides dersom han fordeler sin oppmerksomhet feil, var feilen i dette tilfellet så kortvarig at den etter mitt syn ikke overskrider aktsomhetsnormen. Under enhver omstendighet mener jeg at 60 dager ubetinget fengsel var en uforholdsmessig streng reaksjon.

Rt. 1991 s. 216: Tiltalte var sjåfør av en elleve tonns lastebil. I det han skulle svinge til venstre i et uoversiktlig kryss kolliderte han med en bil i motgående kjørefelt. Sjåføren i denne bilen døde. Krysset var uoversiktlig, og motgående trafikk ble først synlig 50-60 meter fra krysset. I Høyesterett ble det uttalt at bilens hastighet lå betydelig over fartsgrensen, og at den derfor kom svært brått på. Det var også vanskelige lysforhold, med blendende sol. Til tross for dette ble tiltalte idømt betinget fengsel i 60 dager, for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239. Påtalemyndigheten anket over straffutmålingen, men Høyesterett tok ikke anken til følge. Førstvoterende uttalte: "Den uaktsomhet – uoppmerksomhet – domfelte utviste i nærværende sak, var etter min mening neppe større enn den uoppmerksomhet nær sagt en hvilken som helst bilfører vil utvise over noen tid. Jeg påpeker at uoppmerksomheten ikke skyldtes at bilføreren var opptatt med uvedkommende ting som for eksempel å stille på bilradioen, skifte kassett m.v. Han var et ganske kort øyeblikk rett og slett ikke så oppmerksom på trafikkforholdene som han burde" (s. 217).

De ovennevnte avgjørelsene har til felles at det ikke foreligger skjerpende omstendigheter som promille, grov fartsoverskridelse eller på annen måte grovt uforsvarlig kjøring. Uaktsomheten besto utelukkende i kortvarig sviktende oppmerksomhet. Det er lite trolig at forholdene ville blitt rammet av strl. § 239 før lovendringen i 1988, jfr. uttalelsen fra Eidsivating statsadvokatembete inntatt i Ot.prp. nr. 66 (1987 – 88) s. 5. Enten ville påtalemyndigheten unnlatt å ta ut tiltalte etter strl. § 239, eller så ville juryen svart nei på skyldspørsmålet under strl. § 239. De siterte avgjørelsene illustrerer derfor at bruken av strl. § 239 ble kraftig skjerpet som følge av lovendringene i 1988.

Den strenge praksisen vekket reaksjoner. Særlig reagerte mange på at en kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet, som i Rt. 1991 s. 1021 kunne medføre domfellelse for uaktsomt drap. Det kom også reaksjoner fra lovgiverhold. Det ble i St.meld. nr. 23 (1991-92) s. 121 uttalt at "muligens er pendelen svinget noe langt i disse sakene, slik at selv den minste uoppmerksomhet fra en bilfører kan føre til påtale og dom for uaktsomt drap. En justering av påtalemyndighetens praksis i denne retning bør innebære at det reageres etter vegtrafikklovens bestemmelser i de tilfellene det er svært lite å bebreide bilføreren. Det vil i første rekke være opp til Riksadvokaten å treffe avgjørelse om en slik justering." Synspunktene fikk tilslutning av justiskomiteen i Innst. S. nr. 192 (1991-92) s. 44. Komiteen uttalte blant annet at tiltale etter strl. § 239 burde reserveres for de mer kvalifiserte former for uaktsomhet, og at de forutsatte at påtalemyndigheten ville bringe praksis i tråd med lovgivers forutsetning.

Dette var i så fall en "forutsetning" som ikke kommer til syne i forarbeidene. De eneste intensjonene som fremkommer i forarbeidene, er at lovgiver ønsket flere domfellelser for overtredelse av strl. § 239, og en strengere reaksjonspraksis. Siden Høyesterett i Rt. 1963 s. 744 uttrykkelig hadde uttalt at det ikke kreves grovere uaktsomhet etter strl. § 239, enn etter vtrl. §

²² Se Ståle Eskeland, *Strafferett*, 2. utgave, Oslo 2006 s. 281.

3, innebar dette, på grunn av bestemmelsen i strpl. § 38, at lovgiver oppfordret påtalemyndigheten til en praksis som ville hindre retten i å foreta den juridisk riktige bedømmelsen.²³

Slike etterfølgende uttalelser fra lovgiverhold om hvordan en lov skal forstås blir ofte omtalt som "etterarbeider".²⁴ Den rettskildemessige betydningen av slike uttalelser er omtvistet.²⁵

2.4. Ny lovendring i 2001

Våren 1999 fremsatte en stortingsrepresentant forslag om å endre strl. § 239, slik at det måtte foreligge momenter som promille, høy fart, eller andre grove regelbrudd for å bli domfelt for uaktsomt drap. I den påfølgende interpellasjonsdebatten tok daværende justisminister Dørum avstand fra å oppstille slike kriterier i loven. Han uttalte at avgjørelsen måtte treffes etter en skjønnsmessig vurdering, der mange momenter kan komme i betraktning. Han var imidlertid enig i at praksis etter lovendringen i 1988 hadde vært for streng. Han uttalte imidlertid at det var signaler fra påtalemyndigheten og Høyesterett som tydet på at aktsomhetsnormen i strl. § 239 var blitt noe oppmyket.²⁶

Avgjørelsen i Rt. 1997 s. 1764 er et eksempel på en noe lempeligere aktsomhetsnorm. Dommen ble opphevet grunnet mangelfulle domsgrunner. Det var på det rene at tiltalte hadde brutt vikeplikten etter "høyreregelen". Underinstansen hadde imidlertid ikke gitt en tilstrekkelig presis redegjørelse for de faktiske forhold hvorvidt avdøde hadde oppgitt sin forkjørsrett. At dette i det hele tatt ble gjort til et vurderingstema kan tilsa en lempeligere aktsomhetsnorm, når dommen ses i sammenheng med tidligere rettspraksis vedrørende vikepliktregelen jfr. bl.a. Rt. 1963 s. 890.

I et brev fra riksadvokaten til departementet i 2000 viste riksadvokaten til hvilke momenter som gjennomgående var til stede i de tilfeller påtalemyndigheten tok ut tiltale etter strl. § 239.²⁷ Brevet viste at det igjen var oppstått et skille mellom Høyesteretts og påtalemyndighetens anvendelse av strl. § 239. Høyesterett la jo til grunn at aktsomhetsnormen i strl. § 239 og vtrl. § 3 var like streng. Da skulle det ikke være plass for en slik "momentliste" som riksadvokaten redegjorde for.

Brevet oppsummeres med at "... påtalemyndigheten i dag finner det vanskelig å belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen".

Påtalemyndighetens praksis var prinsipielt uheldig. Dette erkjennes også i riksadvokatens brev til departementet.²⁸ I de tilfellene der tiltale kun var tatt ut etter vtrl. § 3, hindret strpl. § 38 retten fra å prøve om vilkårene for overtredelse av strl. § 239 forelå. Selv om denne rettsanvendelsen var i samsvar med stortingsflertallets intensjon jfr. St.meld. nr. 23 (1991-92) og Innst. S. nr. 192 (1991-92) manglet den et rettskildemessig grunnlag. Høyesterett la derfor til grunn at aktsomhetsnormen i strl. § 239 var like streng som i vtrl. § 3, jfr. Rt. 2000 s. 1788., og uttalte at lovteksten i strl. § 239 måtte endres, dersom man skulle anvende en mildere aktsomhetsnorm enn i vtrl. § 3.

Riksadvokaten foreslo derfor å heve skyldkravet i strl. § 239 til grov uaktsomhet. Departementet tok i Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 66 - 67 avstand fra en slik lovendring. Departementet var imidlertid enig i

²³ Se Andenæs, *Lov og Rett* 1996 s. 305.

²⁴ Se Torstein Eckhoff, *Rettskildelære*, 5. Utgave ved Jan E. Helgesen, Oslo 2000 s. 95.

²⁵ Se Eckhoff s. 95-100.

²⁶ Se Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 57.

²⁷ Se Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 58.

²⁸ Se Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 63.

at rettstilstanden var uheldig. Primært mente departementet at Høyesterett gjennom sin praksis skulle justere aktsomhetsnormen. I den forbindelse ble det foreslått en mindre lovendring, som skulle sende et signal til Høyesterett. Endringen ble gjennomført ved at ordene "ved bruk av våpen" ble inntatt i gjerningsbeskrivelsen i strl. § 239. Endringen var kun av redaksjonell karakter. Det går imidlertid klart fram av motivene at hensikten var å lempe på aktsomhetsnormen i strl. § 239, slik at normen skulle være samsvarende med det som i følge riksadvokaten var påtalemyndighetens praksis. Departementet var enig med riksadvokaten i at man "... ikke bør belaste en hverdagsbilist med tiltale for uaktsomt drap, dersom uaktsomheten er av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen", og at "Et øyeblikks uoppmerksomhet bør ... ikke uten videre føre til domfellelse for uaktsomt bildrap. En bilfører må for eksempel kunne skru på bilens varmeapparat uten at det i seg selv skal regnes som uaktsomt. Men en søking – for eksempel ved bruk av bilradio, musikkanlegg eller mobiltelefon – som går utover et enkelt håndgrep, vil lett komme i en annen stilling." ²⁹

Inkluderingen av ordene "ved bruk av våpen" gir ikke uttrykk for en mildere aktsomhetsnorm. Ønsket om en mildere aktsomhetsnorm følger kun av forarbeidene. Denne lovgivningsteknikken er derfor kritisert av Hartmann i *Lov og Rett* 2001 s 193-194. ³⁰ Artikkelforfatteren er spesielt kritisk til den maktforskyvningen fra stortinget til byråkratiet som lovendringen innebærer. Jeg er enig i kritikken. Lovgivningsmakten er i Grunnloven § 75 litra a tillagt stortinget. Forarbeidene blir utarbeidet av byråkratiet. Lovendringen innebærer derfor etter mitt syn en prinsipielt uheldig maktforskyvning, fra den folkevalgte lovgivningsmakt til forvaltningen. Etter mitt syn er dette særlig uheldig i et så politisk kontroversielt tema som hvilken aktsomhetsnorm strl. § 239 skal ha. Videre veier forutberegnelighetshensynet tungt på strafferettens område. Den kriminaliserte atferden bør derfor kunne leses ut av lovteksten. Forutberegnelighetshensynet får imidlertid ikke den samme vekten ettersom lovendringen innebærer en nedkriminalisering. Bestemmelsen kommer derfor ikke i strid med hensynet bak Grl. § 96.

Som en oppsummering kan det anføres at lovendringen i 1988 skjedde for å bringe påtalemyndighetens praksis i samsvar med gjeldende rett, mens lovendringen i 2001 skjedde for å bringe gjeldende rett i samsvar med påtalemyndighetens praksis.

²⁹ Se Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 66.

³⁰ Se Carl Graff Hartmann "Formell lov – en formalitet?", *Lov og Rett*, 2001 s. 193 – 194.

3. Generelt om den objektive gjerningsbeskrivelsen i vtrl. § 3 og strl. § 239

3.1. Innledning

I dette kapittelet vil jeg redegjøre for den objektive gjerningsbeskrivelsen i vtrl. § 3 og strl. § 239. Aktsomhetsnormen i de to bestemmelsene vil bli omtalt under kapittel 4.

3.2. Den objektive gjerningsbeskrivelsen i vtrl. § 3

Det følger av vtrl. § 3 første ledd³¹ at "Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret". Bestemmelsen har overskriften "Grunnregler for trafikk". Bestemmelsens overskrift, ordlyd og plassering markerer at bestemmelsen bærer preg av å være en prinsipiell hovedbestemmelse.³² Den omtales derfor også som den generelle aktsomhetsplikt.

De mer detaljerte bestemmelsene i vegtrafikkloven og trafikkreglene kan stort sett ses på som presiseringer av den generelle aktsomhetsplikten i § 3.³³ Dersom en av de mer spesielle bestemmelsene retter seg mot en annen side av den straffbare handling enn vtrl. § 3 kan bestemmelsene anvendes i idealkonkurrens.³⁴ Bestemmelsen i vtrl. § 3 har imidlertid også selvstendig betydning ved at den kan ramme tilfeller av uaktsom kjøring som ikke rammes av noen av de mer spesielle bestemmelsene.³⁵ Den har også pedagogisk betydning ved at den stiller generell krav til trafikantene.

Aktsomhetsplikten påligger "Enhver". Etter ordlyden omfattes alle personer. Ordlyden må imidlertid tolkes i lys av ordet "ferdes", bestemmelsens overskrift " ... for trafikk", og definisjonene i vtrl. §§ 1 og 2. Andre enn førere av motorvogn omfattes derfor kun dersom de ferdes " ... på veg eller på område som har alminnelig trafikk med motorvogn". For fører av motorvogn gjelder ingen stedlig begrensning.³⁶

Plikten består i å " ...ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret". Ordene " ... hensynsfullt ... aktpågivende og varsom" er skjønnsmessige. Ordlyden gir imidlertid uttrykk for en forventning om at trafikanten opptrer med den nødvendige grad av aktsomhet og oppmerksomhet.

Ordene "... så det ikke kan oppstå fare..." angir et faredelikt. Det er selve farefremkallelse som er forbudt. Ordet "kan" markerer at også abstrakt fare omfattes.³⁷ Det er derfor ikke noe vilkår at en

³¹ Annet ledd faller utenfor oppgavens tema.

³² Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 53.

³³ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 53.

³⁴ Se bl.a. Rt. 1980 s. 1101.

³⁵ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 53.

³⁶ Se bl.a. Rt. 2007 s. 1211, hvor bestemmelsen er anvendt på snøscooterkjøring utenfor oppmerket trase.

³⁷ Se Ot.prp. nr. 61 (1989-90) s. 4.

konkret fare faktisk oppsto. Dersom det blir foretatt en forbikjøring i en uoversiktlig sving vil forholdet rammes av vtrl. § 3 uavhengig av om det kommer møtende trafikk imot. Begrunnelsen for dette er at det ofte skyldes forhold utenfor den uaktsommes kontroll hvorvidt en farlig situasjon rent faktisk inntreffer.³⁸ Lovgiver har derfor funnet det nødvendig å inkludere abstrakt fare for at bestemmelsen skal ivareta sitt formål om økt trafiksikkerhet.

Det neste alternativet i gjerningsbeskrivelsen er at det " ... voldes skade ...". Loven angir med dette et skadedelikt. Dette alternativet brukes i de tilfeller den uaktsomme kjøringen har resultert i en skade. Begrepet "skade" omfatter både skade på person og ting.³⁹ I teorien problematiseres det hvorvidt det må oppstiles en nedre grense.⁴⁰ Dette er imidlertid en lite praktisk problemstilling ettersom forholdet uansett vil kunne rammes av det første alternativet i gjerningsbeskrivelsen.

Det siste alternativet i gjerningsbeskrivelsen er at den vegfarende skal unngå at " ... annen trafikk ... unødig blir hindret eller forstyrret". Dette er et handlingsdelikt. Annen trafikk er "hindret" dersom en trafikant direkte kommer i vegen for en annen slik at denne ikke kommer frem eller må stanse. Trafikk er "forstyrret" nå den blir tvunget til unnamanøver eller redusert hastighet. Vilkåret kan også tenkes oppfylt uten at annen trafikk må foreta unnamanøver eller hastighetsreduksjon. Dette vil for eksempel være tilfellet der en bilist blir blendet av en annens fjernlys.⁴¹

Dette elementet i gjerningsbeskrivelsen er vidtrekkende. Loven oppstiller derfor en viktig begrensning med ordet "unødig". I de tilfeller det foreligger en hindring eller forstyrrelse må det derfor foretas en konkret vurdering med henblikk på om atferden har vært "unødig". Momenter ved denne vurderingen vil være hvilken grad av forstyrrelse det er tale om, hvor stor trafikkmengde det er på stedet, og hva slags trafikksituasjon det er tale om.⁴²

Hensynet bak vtrl. § 3 er todelt. Bestemmelsen skal for det første bidra til økt trafiksikkerhet. Dette kommer til uttrykk i de to første alternativene i gjerningsbeskrivelsen. Bestemmelsen skal også bidra til en smidig og effektiv trafikkavvikling. Det tredje alternativet skal ivareta dette hensynet.⁴³

De ulike formålene er dels overlappende, men kan også stå i et motsetningsforhold. En smidig og effektiv trafikkavvikling vil på den ene siden kunne redusere risikoen for aggressiv kjøring og farlige forbikjøringer. På den annen side vil dette ofte resultere i høyere hastighet, som i seg selv innebærer et faremoment.⁴⁴

³⁸ Se Ot.prp. nr. 61 (1989-90) s. 4.

³⁹ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 57.

⁴⁰ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 57.

⁴¹ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 60.

⁴² Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 60.

⁴³ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 54.

⁴⁴ Se også Paulsen s. 14.

3.3. Den objektive gjerningsbeskrivelsen i strl. § 239

Det følger av strl. § 239 at ” Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formildende omstendigheter kan bøter anvendes”. Bestemmelsen er inntatt i straffelovens 22. kapittel som omhandler ” Forbrydelser mod Liv, Legeme og Helbred”.

Gjerningsbeskrivelsen angir to overtredelsesmåter. Dette innebærer imidlertid ingen begrensning av bestemmelsens anvendelsesområde.⁴⁵ Bestemmelsen inneholder et følgedelikt, og følgen er konkret angitt jfr. ”død”. Ordet ”forvolder” markerer et krav om årsakssammenheng mellom gjerningsmannens handling og følgen.

4. Aktsomhetskravet

4.1. Generelt om uaktsomhet som skyldkrav

Det følger av den tredje straffbarhetsbetingelsen at tiltalte må ha utvist subjektiv skyld. Skyldkravet i straffeloven er forsett jfr. § 40, med mindre noe annet er uttrykkelig nevnt eller klart forutsatt. Det følger direkte av strl. § 239 at uaktsomhet er skyldkravet jfr. ordene ”... som uaktsomt...”. Særlovgivningen har ikke en tilsvarende hovedregel som straffeloven jfr. ordene ” ... ikke denne lovs Straffebestemmelser...” i strl. § 40. I vegtrafikkloven er straffetrusselen inntatt i § 31. Etter denne bestemmelsen er det tilstrekkelig at den tiltalte har utvist uaktsomhet. Både strl. § 239 og vtrl. § 3 har derfor uaktsomhet som skyldkrav.

Uaktsomhet kan deles inn i tre grader; culpa levissima, simpel uaktsomhet og grov uaktsomhet.⁴⁶ Etter vtrl. § 3 og strl. § 239 er skyldkravet simpel uaktsomhet. Ved straffutmålingen vil imidlertid uaktsomhetens grovhet bli vektlagt.⁴⁷

Etter lovendringen i 2001 vil imidlertid uaktsomhetens grovhet også få betydning for om forholdet rammes av strl. § 239. Se pkt. 4.3.

I teorien sondres det også mellom bevisst og ubevisst uaktsomhet.⁴⁸ Bevisst uaktsomhet foreligger der den handlende er klar over faremomentet ved handlingen. Uaktsomheten er ubevisst der den

⁴⁵ Se Rt. 2006 s. 480 der bestemmelsen er anvendt ved salg av metanolholdig sprit.

⁴⁶ Se Eskeland s. 278.

⁴⁷ Ved grov uaktsomhet vil det ofte foreligge ”særdeles skjerpene omstendigheter” slik at strafferammen heves til seks år. Avgjørelsen i Rt. 2002 s. 835 er illustrerende. Tiltalte ble dømt til fengsel i 5 år for en overtredelse av strl. § 239 og to overtredelser av strl. § 238. I et forsøk på å unndra seg politiets forfølgning kjørte han over lengre tid mot kjøreretningen på motorveien. Kjøringen endte med at han kolliderte med den bilen avdøde var passasjer i.

⁴⁸ Se Johs. Andenæs, *Alminnelig strafferett*, 5. Utgave, 2. opplag ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber – Mohn, Oslo 2005 s. 243.

handlende ikke tenker over faremomentet ved handlingen. En bilist, som i tidsnød foretar en forbikjøring i en uoversiktlig sving, med hjerte i halsen handler bevisst uaktsomt. En bilist som sitter i egne tanker, og ikke retter tilstrekkelig oppmerksomhet mot trafikken handler ubevisst uaktsomt. Vurderingen av om uaktsomheten er bevisst eller ubevisst må holdes atskilt fra vurderingen av om uaktsomheten er grov eller simpel. Den bevisste uaktsomhet vil nok lettere bli ansett som grov, men dette er det ikke noe automatikk i. Det kan tenkes grove tilfeller av ubevisst uaktsomhet, og unnskyldelige tilfeller av bevisst uaktsomhet.

I Straffeloven av 1902 er det ikke gitt noen definisjon av uaktsomhet. Lovgiver ønsket å overlate dette til teori og rettspraksis. I strl. av 2005 § 23 gis det imidlertid følgende definisjon av uaktsomhet: "Den som handler i strid med kravet til forsvarlig opptreden på et område, og som ut fra sine personlige forutsetninger kan bebreides, er uaktsom".⁴⁹

Den første delen av definisjonen får frem at den tiltaltes handling må sammenlignes med en objektiv norm for forsvarlig opptreden. Denne normen må trekkes særskilt for det enkelte livsområdet jfr. ordet "område". Ved fastsettelsen av aktsomhetsnormen må det blant annet legges vekt på om atferden på det aktuelle livsområde er nærmere regulert av lov og forskrift, handlingens alvorlighetsgrad, hvilke interesser som er truet, og hvilken tid den handlende hadde til å områ seg.⁵⁰

Den strafferettslige aktsomhetsnormen er ikke sammenfallende med den erstatningsrettslige.⁵¹ Ved erstatning må det også legges vekt på hvem som er nærmest til å bære tapet. Dette hensynet gjør seg ikke gjeldende på strafferettens område. Videre er straff en mer inngripende reaksjon enn erstatning. Den strafferettslige aktsomhetsnormen er derfor noe lempeligere enn den erstatningsrettslige.⁵²

Etter at aktsomhetsnormen er fastlagt må det avgjøres om tiltaltes handling oppfyller normen. Dette må alltid avgjøres konkret, og det nærmere hendelsesforløpet står i sentrum. Dersom den tiltalte etter en konkret vurdering har holdt seg innenfor aktsomhetsnormen skal han frifinnes. Dersom handlingen ikke tilfredsstiller den objektive normen for forsvarlig opptreden, må det avgjøres om det er grunnlag for bebreidelse. Kravet om bebreidelse fremkommer av den siste delen av uaktsomhetsdefinisjonen i strl. 2005 § 23. I dette ligger det at årsaken til at den objektive normen for forsvarlig opptreden ikke er fulgt, må skyldes noe den tiltalte *kan for*. Dette kan også formuleres som et krav om at det ikke må foreligge noen subjektive unnskyldningsgrunner.⁵³

Oppad må uaktsomheten avgrenses mot forsettet. Den øvre grensen for uaktsomhet blir derfor samtidig den nedre grensen for forsettet. Nedad må uaktsomheten avgrenses mot den tillatte risiko. Ved vurderingen av om den handlende har oppfylt den objektive normen for forsvarlig opptreden, er det avgrensningen mot den tillatte risiko som skaper problemer. Aktsomhetsnormen blir derfor en grense for når den tillatte risiko er overskredet.⁵⁴

⁴⁹ Strl. 2005 har foreløpig ikke trådt i kraft.

⁵⁰ Se Ot.prp. nr. 90 (2003-04) s. 426.

⁵¹ Se Rt. 2004 s. 499 avsnitt 32.

⁵² Se Andenæs, *Alminnelig strafferett* s. 245.

⁵³ Se nærmere i Ot.prp. nr. 90 (2003-04) s. 427.

⁵⁴ Se også Paulsen s. 4 og 11.

4.2. Aktsomhetskravet i vtrl. § 3

4.2.1.1. Den objektive normen for forsvarlig opptreden

Ved overtredelse av vtrl. § 3 er uaktsomhet skyldkravet jfr. § 31. Aktsomhetskravet presiseres av ordlyden i § 3, ved at den pålegger vegfarende å ferdes ”hensynsfullt”, ”aktpågivende” og ”varsomt”.⁵⁵

Ved fastsettelsen av den objektive normen for forsvarlig opptreden må det undersøkes om noen av de mer detaljerte trafikkreglene er overtrådt. De mer detaljerte trafikkreglene følger av øvrige bestemmelser i vegtrafikkloven og av trafikkreglene.⁵⁶ Bestemmelsene kan anses som nærmere presiseringer av den generelle aktsomhetsnormen i § 3. Uaktsom overtredelse av de mer detaljerte trafikkreglene innebærer derfor som hovedregel at aktsomhetsnormen i § 3 også er overtrådt.⁵⁷ Bestemmelsene oppstiller detaljerte krav til den vegfarende. Dette tilsier at aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 også er streng.

Veitrafikken er et risikoutsatt sted. Årlig skjer et stort antall trafikkulykker. På grunn av motorvognens hastighet og tyngde får en ulykke lett alvorlige konsekvenser i form av personskade og død. Dette tilsier også at det må oppstilles en streng aktsomhetsnorm på veitrafikkens område. På den annen side må de fleste ferdes i trafikken, og den vegfarende kan havne i situasjoner hvor avgjørende beslutninger må treffes i løpet av kort tid. Dette tilsier at aktsomhetsnormen heller ikke må være urimelig streng.⁵⁸

Det er imidlertid ikke avgjørende at bilisten ikke har opptrådt mer uaktsomt enn bilister flest.⁵⁹ Trafikkreglene skal virke preventivt ved å skjerpe bilisters aktsomhet, og svært mange bilister overholder nok ikke bestemmelsenes strenge krav. Dersom gjennomsnittsbilistens kjøreatferd skulle vært avgjørende ville bestemmelsene mistet mye av sin preventive funksjon.

4.2.1.2. I hvilken grad påvirkes den objektive normen av vanskelige ytre forhold

En bilist må være forbredt på vanskeligheter i form av uoversiktlige trafikkforhold, tett trafikk, dårlige veier og vanskelige siktforhold. Spørsmålet her er om vanskelige ytre forhold gjør at det må lempes på aktsomhetsnormen, slik at det ikke kreves like mye av sjåføren under slike forhold.

Det følger av vtrl. § 6 første ledd at ”Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt-, og trafikkforholdene ...”. Bestemmelsen gir klart uttrykk for at kravene til bilisten skjerpes under vanskelige forhold. Han må da kompensere for de vanskelige forholdene ved økt aktsomhet. Den bilist som er ukjent på stedet må innrette kjøringen sin etter dette, den bilist som kommer på glatt

⁵⁵ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 61.

⁵⁶ Se forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler).

⁵⁷ Se bl.a. Rt. 1977 s. 684.

⁵⁸ Se *Vegtrafikklovkommentaren* s. 62.

⁵⁹ Se Rt. 1977 s. 108, der Høyesterett uttalte at ”... domfeltes straffeskyld ikke påvirkes av ... at mange andre bilister erfaringsmessig ville ha kjørt like uforsiktig ...” (s. 110).

føre må kjøre med redusert hastighet, den som havner i et komplisert trafikkbilde må skjerpe oppmerksomheten med mer. Det må derfor legges til grunn at aktsomhetsnormen ikke påvirkes av vanskelige ytre forhold. Bilisten må derfor opptre med skjerpet aktsomhet for å oppfylle normen for forsvarlig opptreden.

Avgjørelsen i Rt. 1973 s. 1378 er illustrerende. En frifinnende herredsrettsdom ble opphevet av Høyesterett, som mente at herredsretten hadde stillet for små krav til tiltaltes aktsomhet. Bilisten var satt under tiltalte for overtredelse av vtrl. § 3. Grunnlaget for tiltalen var at han kolliderte med en motorsykkel som han hadde vikeplikt for. I herredsretten ble det lagt vekt på at motorsyklisten kunne være vanskelig å se, da han delvis kunne være dekket av stolper og veiskilt. Til dette uttalte Høyesterett: " Hvis det, som flertallet sier, er så at stolper og vegskilt eller skygger av disse kan ha hindret noe av sikten for tiltalte, måtte dette skjerpe aktsomhetsplikten for den som skulle krysse vegen " (s. 1379).

Det kan imidlertid ikke kreves at bilisten innretter kjøringen etter helt ekstraordinære ytre forhold.

Avgjørelsen i Rt. 1973 s. 1348 er illustrerende. På vinterføre hadde en kvinnelig bilist plutselig skrenset over til venstre og kollidert med en buss. Hun ble frifunnet i herredsretten.

Påtalemyndigheten anket frifinnelsen inn for Høyesterett som opprettholdt frifinnelsen. Høyesterett sluttet seg til herredsrettens uttalelse om at " ... det var særlige forhold som førte til at det ble spesielt glatt på ulykkesstedet, og at dette kan ha kommet helt uforberedt på tiltalte, som ikke kan bebreides for at hun ikke var kjent med forholdet " (s. 1349).

Selv om kvinnen kjørte på vinterføre ble det ikke krevd at hun innrettet kjøringen sin etter et slikt særlig glatt parti. Dommen er derfor et eksempel på at aktsomhetsnormen ikke er urimelig streng, selv om bilisten må opptre med økt aktsomhet for å tilfredsstille aktsomhetsnormen, når kjøreforholdene er vanskelige.

4.2.1.3. Forhold som skjerper aktsomhetsnormen

En av årsakene til at det på veitrafikkens område anvendes en streng aktsomhetsnorm, skyldes motorvognens skadepotensial. I situasjoner der ulykker lett kan skje, eller der ulykken kan få et særlig tragisk utfall, tilsier dette at aktsomhetsnormen skjerpes ytterligere. Slik har også aktsomhetsnormen blitt anvendt i praksis.

Barn langs veien

Barn har ofte liten forståelse av risiko. En bilist må derfor være forbredt på at barn kan foreta plutselige og upåregnelige bevegelser ut i veien. Videre vil en ulykke lett få fatale konsekvenser som følge av barnets manglende utviklede fysikk. Ved passering av barn anvendes derfor en strengere aktsomhetsnorm. Dette er også lagt til grunn i trafikkreglene § 13 nr. 2 a, der det fremkommer at "Kjørende plikter i særlig grad å holde tilstrekkelig liten fart og om nødvendig stanse straks ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen".

Aktsomhetsplikten ved passering av barn er blant annet omtalt i Rt. 1976 s. 286. Tiltalte hadde kjørt på en fire år gammel gutt som løp ut i veibanen. Han ble frifunnet av herredsretten. Høyesterett opphevet imidlertid frifinnelsen, og uttalte at " Tiltalte hadde sett barna i en avstand av 100 meter fra ulykkesstedet. Etter nevnte bestemmelse i trafikkreglene pliktet tiltalte ubetinget å innrette sin

kjøring ut fra det forhold at 5-6 lekende barn befant seg like ved veibanen og at de kunne komme til å foreta umotiverte bevegelser. Han fortsatte imidlertid kjøringen med en fart av ca. 45 km/t, mens han skulle ha redusert farten i samsvar med påbudet i trafikkreglene (av 1957) § 22 nr. 2,1 under passering av barna. Det påkjørte 4 år gamle barns atferd kan ikke karakteriseres som upåregnelig for et barn i denne alder, og herredsretten har lagt til grunn en for mild aktsomhetsnorm når den er kommet til at tiltalte oppfylte sin aktsomhetsplikt, og kjørte forsvarlig etter trafikkreglenes § 22 nr 2, 1" (s. 288).

Passering av gangfelt

Det følger av trafikkreglenes § 9 nr 2 at kjørende har "... vikeplikt for gående som befinner seg i gangfeltet eller som er på veg ut i det". På tross av at kjørende har vikeplikt, skjer det årlig et ikke-ubetydelig antall påkjørsler i fotgjengerfelt. Mange fotgjengerfelt er dårlig merket, kommer brått på og lignende. Videre kan mange fotgjengere ofte være vanskelige å se, og mange fotgjengere går raskt ut i fotgjengerfeltet uten å se seg for. Passering av fotgjengerfelt er derfor forbundet med risiko for påkjørsel. Ved påkjørsel er den myke trafikant svært sårbar i møte med bilen. Påkjørselen kan derfor lett resultere i alvorlig personskade og død. Dette tilsier at kravene til bilistens aktsomhet skjerpes. Dette har også blitt lagt til grunn i rettspraksis.

Den strenge aktsomhetsplikten ved passering av fotgjengerfelt er omtalt i Rt. 2000 s. 1788. En kvinnelig bilist kjørte på en eldre dame i et fotgjengerfelt. Bilisten ble i lagmannsretten frifunnet for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239. Høyesterett opphevet lagmannsrettens frifinnelse, og uttalte " En bilfører må ta høyde for at en fotgjenger kan begi seg ut i fotgjengerfeltet eller fortsette ut i vegen uten å se seg for, slik det er lagt til grunn i denne saken, og at en fotgjenger kan være mørkkledd. Passering av fotgjengerfelt påkaller en særlig aktpågivenhet. En situasjon med dårlig opplyst vegbane og blanding fra møtende kjøretøy, slik lagmannsrettens bestemmende mindretall legger til grunn, stiller ekstra krav til en bilførers oppmerksomhet når bilen nærmer seg et fotgjengerfelt " (s. 1791).

Rygging og vending

Det følger av trafikkreglene § 11 nr 1 at "Den som rygger eller vender har vikeplikt for annen trafikant. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvisset seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade".

Ved rygging er sjåførens oversikt begrenset. Det vil derfor nesten alltid være en risiko for at noen befinner seg i sjåførens blindsoner. Risikoen øker ved større kjøretøy. Større kjøretøy som lastebiler og vogntog har større blindsoner enn mindre kjøretøy. Risikoen for at eventuell påkjørsel medfører alvorlig personskade og død, vil også være større ved tyngre kjøretøy. Derfor har rettspraksis oppstilt et strengt aktsomhetskrav ved rygging.

Avgjørelsen i Rt. 2002 s. 1556 er illustrerende. En lastebilsjåfør hadde rygget ned en annen person. Personen døde. Sjåføren ble dømt for overtredelse av strl. § 239 og vtrl. § 3 i både herredsrett og lagmannsrett. Høyesterett opprettholdt domfellelsen, og uttalte om aktsomhetskravet ved rygging at " Generelt knytter det seg så vidt stor risiko til rygging at det lett vil bli statuert straffansvar ved personskade dersom skaden ikke kan sies å være et resultat av et ekstraordinært hendelsesforløp utenfor førerens kontroll" (s. 1557).

4.2.2. Føreren må kunne bebreides

Under pkt. 4.1. fremkommer det at gjerningspersonen må kunne bebreides for ikke å ha fulgt den objektive normen for aktsom opptreden. Dette gjelder også i trafikken. En person kan for eksempel ikke bebreides manglende syn, hørsel, åndsnærværelse, reaksjonsevne eller sykkelig trøtthet.⁶⁰ En bilist må imidlertid kompensere for slike personlige svakheter, og innrette kjøringen sin etter dette. Gjør han ikke det kan forholdet bli betraktet som uaktsomt.

Avgjørelsen i Rt. 1994 s. 770 er illustrerende. En 67 år gammel mann ble dømt for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239 etter å ha kjørt på en veiarbeider inne i en tunell. Mannens synshemming var en vesentlig årsak til ulykken. Retten uttalte da at han måtte innrette kjøringen etter dette, og vise særlig aktsomhet.

Tiltalte kunne selvfølgelig ikke bebreides sin synshemming. Imidlertid gav det grunnlag for bebreidelse at han ikke i større grad innrettet kjøringen etter dette. Det var derfor grunnlag for straff.

Selv om bilisten ikke kan bebreides tilstanden han befinner seg i, er det i noen tilfeller grunn til bebreidelse for at han kjører i en slik tilstand. Dette er forutsatt i vtrl. § 21 første ledd, som forbyr kjøring når bilisten er "... i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, hva enten dette har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller at han er syk, svekket, sliten eller trett ...".

Avgjørelsen i Rt. 2002 s. 709 er illustrerende. Tiltalte var lastebilsjåfør. Han sovnet ved rattet, og kolliderte med en personbil, slik at føreren av denne omkom. Han sovnet plutselig, og kunne dermed ikke bebreides for at han ikke avsluttet kjøringen umiddelbart før han sovnet. Det han derimot kunne bebreides var at han kjørte lastebil, til tross for at han hadde bak seg en periode med stor arbeidsbelastning og lite søvn. Det var derfor grunnlag for straff, og føreren ble domfelt både etter vtrl. § 3 og strl. § 239.

Dersom en bilist plutselig faller i søvn, uten at det er noen naturlig forklaring på det, kan han imidlertid ikke bebreides. Han skal derfor frifinnes. En avgjørelse i RG 1998 s. 820 (Agder) illustrerer dette. Den tiltalte hadde hatt en normal natts søvn, og følte seg frisk og opplagt. Under en kortere kjøretur falt han plutselig i søvn, uten at han hadde vært trøtt. Han ble derfor frifunnet for overtredelse av vtrl. § 3.

Plutselige sykdomsanfall vil imidlertid være noe den tiltalte ikke kan bebreides. Dersom en ulykke skjer som en følge av et plutselig sykdomsanfall skal tiltalte frifinnes.

Rt. 1988 s. 631 er illustrerende. Høyesterett opphevet herredsrettens fellende dom. En mann på 23 år ble domfelt for overtredelse av vtrl. §§ 3 og 6. Han hadde mistet bevisstheten på grunn av insulinsjokk, og slik mistet kontrollen over bilen. Dette var noe han ikke kunne bebreides.

Synspunktet om at plutselige sykdomstilstander ikke kan bebreides tiltalte må imidlertid undergis visse reservasjoner. Insulinsjokk vil i mange tilfeller gi symptomer i forkant, og dersom den tiltalte ikke avslutter kjøringen til tross for dette, er det etter min mening grunn til bebreidelse.

⁶⁰ Se Ot.prp. nr. 90 (2003-04) s. 427.

4.2.3. Oppsummering

Motorvognens skadepotensial og de detaljerte trafikkreglene gjør at aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 er streng. I trafikken er det derfor lite rom for feil. Spørsmålet i det følgende blir i hvilke tilfeller det kun foreligger overtredelse av vtrl. § 3, selv om kjøringen har endt med en dødsulykke. Jeg bemerker at det kun er ulikheter i *selve aktsomhetsnormen* som vil bli omtalt. Den ulikhet det innebærer at uaktsomheten etter strl. § 239 også må omfatte dødsfølgen vil først bli behandlet i pkt. 5.3.

4.3. Forskjellen mellom aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239

Før lovendringen i 2001 var aktsomhetsnormen i strl. § 239 og vtrl. § 3 like streng, jfr. Rt. 2001 s. 1788. Bakgrunnen for lovendringen og selve lovendringen er omtalt i pkt 2.3. og 2.4. I Rt. 2002 s. 190 uttaler Høyesterett at aktsomhetsnormen i strl. § 239 ikke lenger er helt sammenfallende med aktsomhetsnormen i vtrl. § 3. Under dette avsnittet ønsker jeg å belyse hva som skiller aktsomhetsnormen i strl. §239 fra aktsomhetsnormen i vtrl. § 3.

Det er ikke lett å se av lovteksten eller forarbeidene hvor mye lovgiver tok sikte på å lempe aktsomhetsnormen. Uttalelsene i forarbeidene tilsier at det særlig var tilfeller av kortvarig oppmerksomhetssvikt som skulle nedkriminaliseres. Departementet uttalte at aktsomhetsnormen burde være samsvarende med den aktsomhetsnormen som påtalemyndigheten la til grunn.⁶¹ I et brev av 29. mars 2000 fra riksadvokaten til departementet fremkom det hvilke momenter påtalemyndigheten la vekt på ved vurderingen av om tiltale skulle tas ut etter strl. § 239.

Riksadvokaten uttalte i brevet at det i de sakene hvor påtalemyndigheten reagerte med tiltalte etter strl. § 239 forelå minst ett av følgende karakteristika:

”1: Fører har vært alkoholpåvirket eller sovnet ved rattet

2: Fører har holdt en markant for høy hastighet ut fra de rådende kjøreforhold

3: Fører har vist mangel på aktsomhet i situasjoner som påkaller en særlig aktpågivenhet som for eksempel passering av fotgjengerfelt, buss som har stanset på holdeplass, små barn i vegbanen mv.

4: Det gis ingen forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på eller har innrettet seg på åpenbare faremomenter (markant ubevisst uaktsomhet)

5: Fører har bevisst tatt en sjanse.

6: Fører har konsentrert sin oppmerksomhet om forhold som er føringen uvedkommende.

Ulykker som kun blir irtteført med tiltalte etter vtrl. § 3 vil på den annen side ofte høre hjemme i en av følgende grupper:

⁶¹ Se Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 66.

1: Det kan gis en forstandig forklaring på hvorfor fører ikke i tide er blitt oppmerksom på faremomenter, for eksempel at det er særlig glatt på den aktuelle strekningen, jfr. Høyesteretts avgjørelse av 22. desember 1999.

2: Ekstraordinær eller ulovlig trafikkadferd fra forulykkede utgjør et sentralt ledd i årsaksrekken.

3: Fører har i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordelt sin oppmerksomhet om trafikkrelevant, men ikke den mest sentrale informasjon.”⁶²

Spørsmålet nå blir om Høyesterett har fulgt forarbeidenes intensjon om når strl. § 239 ikke skal anvendes, selv om kjøringen har resultert i en dødsulykke og tiltaltes uaktsomhet rammes av vtrl. § 3. Jeg vil besvare dette spørsmålet ved å vise til fem høyesterettsavgjørelser som er avsagt etter lovendringen. Felles for avgjørelsene er at det har vært tema om aktsomhetsnormen i strl. § 239 har vært overtrådt. I alle avgjørelsene har Høyesterett gitt visse signaler om hva som omfattes av den nedkriminaliserte uaktsomhetskategorien.

Rt. 2002 s. 190 er den første dommen etter lovendringen. I dommen foretar retten en grundig redegjørelse for lovendringen. Retten konstaterer at den nye ordlyden, der ordet ”bruk av våpen” er inntatt, ikke i seg selv tilsier en lempning i aktsomhetsnormen. Under henvisning til uttalelser i forarbeidene fastsår imidlertid retten at formålet med lovendringen var å lempe noe på båndet mellom aktsomhetsnormen i strl. § 239 og vtrl. § 3. Retten uttaler imidlertid at det ”... fremstår ... uklart hvor langt lovendringen har ment å lempe på aktsomhetskravet i § 239, ut over henvisningen til riksadvokatens påtalepraksis og en mer generell avgrensning mot uaktsomhet ”av en slik karakter som alle førere må erkjenne at en gjør seg skyldig i fra tid til annen”. Meningen må særlig antas å være å avgrense mot saksforhold av den type som er omtalt i Rt. 1990 s. 1021 og Rt. 1991 s. 216” (s.193).

Rt. 1990 s. 1021 gjaldt kortvarig feilfordeling av oppmerksomhet mellom trafikkenhetene. Rt. 1991 s. 216 gjaldt et tilfelle av kortvarig uoppmerksomhet. Begge avgjørelsene er omtalt i pkt. 2.3.

Tiltalte var soldat i KFOR-styrken. På vei fra Skopje til Kosovo tok han feil av kjøreretningene. Han kjørte derfor over lengre tid i feil kjørefelt. Ferden endte med en møteulykke, der fire personer mistet livet.

Ved vurderingen av om aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 var overtrådt la retten vekt på at tiltalte var ukjent på stedet, noe som tilsa økt aktpågivenhet. Selv om kjøreretningene var egnet til å forvirre, var det skilting som etter rettens mening i hvert fall burde gitt signal om at hva som var rett kjøreretning. Videre møtte han også biler som blinket med lysene og vinket. Retten kom derfor til at kjøringen ikke tilfredsstilte den strenge aktsomhetsnormen i vtrl. § 3. Ved vurderingen av om strl. § 239 også skulle anvendes ble det særlig lagt vekt på at det ikke forelå en kortvarig uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomheten, men en ”... vedvarende feilvurdering av trafikkbilde i en situasjon der han hadde både tid og anledning til å handle annerledes” (s. 196). Tiltaltes uaktsomhet befant seg derfor ikke i det nedkriminaliserte område, og retten fant derfor at forholdet også måtte subsumeres inn under strl. § 239. Høyesterett opphevet derfor lagmannsrettens frifinnelse.

⁶² Se Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 58.

Av denne dommen kan det utledes at den lavere uaktsomhetskategori først og fremst omfatter tilfeller av kortvarig uoppmerksomhet og feilfordeling av oppmerksomheten. I situasjoner der føreren har god tid til å områ seg skal det mye til for at uaktsomheten er av en slik karakter at den rammes av vtrl. § 3 uten å rammes av strl. § 239. Videre befant den tiltalte seg i en situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet. Dommen er i så måte godt i overensstemmelse med riksadvokatens retningslinjer for bruk av strl. § 239.

Rt. 2002 s. 1556: En lastebilsjåfør rygget over en mann slik at han døde. Høyesterett opprettholdt lagmannsrettens fellende dom for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239. Ved rygging gjelder en streng aktsomhetsnorm jfr. pkt. 4.2.1.3. Rygging er derfor en handling som krever særlig aktpågivenhet i henhold til retningslinjene fra riksadvokaten.

Tiltalte rygget en strekning på over 20 meter. Han hadde derfor tid til å områ seg under, og forut for ryggingen. Situasjonen kan derfor ikke sammenlignes med tilfeller av kortvarig uoppmerksomhet eller feilfordeling av oppmerksomhet, som retten uttaler at karakteriserer den nedkriminaliserte uaktsomhetskategori. Kjøretøyet hadde betydelige blindsoner. Rygging over en slik distanse med et slikt kjøretøy må derfor enten anses som bevisst uaktsomhet, eller markant ubevisst uaktsomhet. Også dette tilsier at forholdet rammes av strl. § 239.

Avgjørelsen forsterker det inntrykk som gis i Rt. 2002 s. 190. Det er først og fremst hvor den tiltalte helt kortvarig har opptrådt med manglende oppmerksomhet eller feilfordelt oppmerksomheten, det kan bli tale om å frifinne for overtredelse av strl. § 239.

Dommen slår imidlertid fast at ordet "hverdagsbil" (s. 1558) ikke utelukker yrkessjåfører. Ordet henspiller derfor ikke på sjåføren, men på feilens art. For sjåfører av større kjøretøy medfører imidlertid det store skadepotensialet at føreren må vurderes etter en strengere norm.

Rt.2005 s. 893: Tiltalte hadde under kryssing av motgående kjørefelt kjørt på, og drept en motorsyklist som han hadde vikeplikt for. Han ble i lagmannsretten frifunnet for overtredelse av strl. § 239. Høyesterett mente at domsgrunnene var utilstrekkelige, og opphevet frifinnelsen i medhold av strpl. §§ 342 annet ledd nr 4 jfr. 343 annet ledd nr 8. Selv om lagmannsrettens avgjørelse ble opphevet på grunn av mangelfulle domsgrunner, gir Høyesterett visse signaler om hva som omfattes av det nedkriminaliserte området.

Høyesterett uttaler at kryssingen av motgående kjørefelt var en situasjon som i følge riksadvokatens retningslinjer påkalte særlig aktpågivenhet. Dette tilsa at strl. § 239 kom til anvendelse. Den tiltaltes forsvarer hadde påpekt at saken hadde likhetstrekk med saksforholdet i Rt. 1991 s. 216. I Rt. 2002 s. 190 ble det lagt til grunn at meningen med lovendringen hadde vært å avgrense mot slike tilfeller av kortvarig uoppmerksomhet. Høyesterett mente imidlertid at saksforholdene ikke var sammenlignbare (avsnitt 14). Det ble lagt vekt på at krysset i dette tilfellet var oversiktlig, i motsetning til i Rt. 1991 s. 216, der krysset ble beskrevet som "relativt uoversiktlig". Videre holdt motorsyklisten lovlig hastighet. Dette var ikke tilfellet i Rt. 1991 s. 216 der bilisten holdt for høy hastighet, slik at den kom svært brått på.

At krysset i Rt. 1991 s. 216 var "relativt uoversiktlig" skulle jo tilsi økt aktpågivenhet. Rettens uttalelser trekker imidlertid i retning av at dette kun brukes som et moment for at tiltaltes uoppmerksomhet var helt kortvarig. Avgjørelsen i Rt. 1991 s. 216 er også et godt eksempel på at avdødes uaktsomhet kan ha betydning for vurderingen av om tiltalte har opptrådt

uaktsomt, og ikke bare for spørsmålet om årsakssammenheng jfr. pkt. 5.3. Jo høyere avdødes hastigheten var, desto kortere var tiltaltes uoppmerksomhet.

Ut fra domsgrunnene var det uoppmerksomhetens varighet som skilte forholdet i denne dommen fra saksforholdet i Rt. 1991 s. 216. Dommen trekker derfor i retning av at det kun er de helt kortvarige tilfellene av uoppmerksomhet som omfattes av den nedkriminaliserte uaktsomhetsgraden. Dette gjelder særlig i situasjoner som påkaller særlig aktpågivenhet.

Rt. 2008 s. 620: Tiltalte var lastebilsjåfør. Han kjørte på en syklist som befant seg i kjøretøyets blindsoner. Ulykken skjedde i et lyskryss. Tiltalte signaliserte ved filvalg og bruk av blinklys at han skulle svinge til venstre. Han ombestemte seg, og foretok i stede en høyresving. Syklisten som stod rett foran kjøretøyet på høyre side, ble påkjørt og drept. Tiltalte ble i lagmannsretten frifunnet for overtredelse av strl. § 239. Høyesterett mente at lagmannsretten hadde anvendt en for mild aktsomhetsnorm, og opphevet lagmannsrettens frifinnelse. Høyesterett viser også i denne avgjørelsen til at lovendringen primært tok sikte på å nedkriminalisere tilfeller av kortvarig uoppmerksomhet og feilfordelig av oppmerksomheten. Høyesterett mente at saksforholdet ikke var av en slik karakter. Sjåføren hadde ved å foreta en høyresving, etter å ha signalisert venstresving, skapt en farlig situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet. Påtalemyndigheten mente at situasjonen kunne sammenlignes med rygging, og viste til det strenge aktsomhetskravet som da gjelder, jfr. Rt. 2002 s. 1556. Retten var enig i disse betraktningene (avsnitt 19).

Dommen forsterker inntrykket av at den tiltalte ikke har handlet innenfor det nedkriminaliserte område, dersom han ikke har vært tilstrekkelig aktpågivende i en situasjon som påkaller særlig aktpågivenhet.

Avgjørelsen er også et eksempel på at det skal mer til for at en sjåfør av større kjøretøy skal befinne seg innenfor det nedkriminaliserte område. De store blindsonene gjør at farlige situasjoner som påkaller særlig aktpågivenhet lettere oppstår. Dersom det ikke utvises tilstrekkelig aktpågivenhet i en slik situasjon, skal det mye til for at normen i strl. § 239 ikke er overtrådt.

Etter mitt syn er det også et relevant moment at den tiltalte selv skapte en situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet. Parallellen med en fører som utviser kortvarig uoppmerksomhet eller som i et komplisert trafikkbilde kortvarig feilfordeler oppmerksomheten blir derfor liten.

HR-2008-1665-A: Tiltalte kjørte betongbil. Ved utkjørsel fra et anleggsområde måtte han krysse en gang/sykkelsti. En ti år gammel gutt som befant seg på sykkelstien ble påkjørt og drept. Tiltalte måtte foreta en brå sving for å komme ut på veien. Han så derfor ikke gutten, som oppholdt seg i kjøretøyets blindsoner. Lagmannsretten frifant ham både for overtredelse av vtrl. § 3 og strl. § 239. Høyesterett opphevet lagmannsrettens frifinnelse, da den mente at lagmannsretten hadde anvendt en for mild aktsomhetsnorm.

Kjøretøyet var stort og tung, og hadde betydelige blindsoner. Høyesterett la vekt på at den krappe svingen tiltalte måtte foreta for å komme ut på veien, innebar at det oppsto en farlig situasjon som påkalte særlig aktpågivenhet. Tiltalte hadde derfor ikke gjort tilstrekkelig for å forvise seg om at det ikke befant seg myke trafikanter i blindsonen (avsnitt 15). En av lagmannsrettens medlemmer mente at tiltalte hadde overtrådt aktsomhetsnormen i vtrl. § 3, men ikke i strl. § 239. Han viste til at uaktsomheten besto i en unnskyldende form for feilfordeling av oppmerksomhet. Til dette innvendte

Høyesterett at "Fordi det her er tale om en situasjon som påkaller en særlig aktpågivenhet, kan ikke en slik feilfordeling av oppmerksomhet anses som tilstrekkelig aktsom" (avsnitt 17).

Også denne avgjørelsen viser at kravene er strenge i situasjoner som påkaller særlig aktpågivenhet. I en slik situasjon er det lite rom for frifinnelse. Dette gjelder også dersom føreren kortvarig har feilfordelt oppmerksomheten mellom trafikkenhetene.

4.4. Oppsummering

Etter lovendringen i 2001 har Høyesterett behandlet lovanvendelsen under skyldspørsmålet i åtte tilfeller av uaktsomt drap ved bruk av motorvogn. Høyesterett har opphevet fem frifinnende lagmannsrettsavgjørelser, og opprettholdt tre fellende avgjørelser. Kun i ett tilfelle har Høyesterett frifunnet for overtredelse av strl. § 239, jfr. Rt 2002 s. 1139. Begrunnelsen var imidlertid *ikke* at uaktsomheten ikke var grov nok til å rammes av strl. § 239, men at den ikke omfattet dødsfølgen. Det er derfor ikke et stort skille mellom aktsomhetsnormen i vtrl. § 3 og strl. § 239. Dette harmonerer med uttalelsene i forarbeidene om at departementet kun ønsket en " ... justering av straffeloven ... for å sikre en rettspraksis i samsvar med det som i proposisjonen her er lagt opp til på grunnlag av påtalemyndighetens praksis".⁶³ Høyesterett har også vært lojale mot uttalelsene om at rettspraksis bør samsvare med påtalemyndighetens praksis. Derfor har Høyesterett anvendt strl. § 239 i situasjoner der tiltalte har befunnet seg i en situasjon som påkaller særlig aktpågivenhet.

Det kan uansett legges til grunn at Høyesterett er restriktiv med å frifinne for overtredelse av strl. § 239, dersom kjøringen rammes av vtrl. § 3. Tiltalte må ikke ha befunnet seg i en situasjon som påkaller særlig aktpågivenhet, jfr. for eksempel avgjørelsen i HR-2008-1665-A. Frifinnelse fremstår kun aktuelt i tilfeller av uoppmerksomhet eller feilfordelig av oppmerksomheten mellom trafikkenhetene. Oppmerksomhetssvikten må også ha vært kortvarig, jfr. Rt. 2005 s. 893.

5. Hvilke momenter må uaktsomheten omfatte etter vtrl. § 3 og strl. § 239

5.1. Generelt om dekningsprinsippet

Det følger av det strafferettslige dekningsprinsippet at skylden må korrespondere med straffebudets objektive gjerningsinnhold.⁶⁴ Skyldkravet ville blitt undergravet dersom gjerningspersonen skulle vært strafferettslig ansvarlig for en følge som ikke var omfattet av den subjektive skylden. Selv om dekningsprinsippet er en naturlig konsekvens av skyldkravet, har dette blitt uttrykkelig lovfestet i strl. § 42 første og annet ledd.

⁶³ Se Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 66.

⁶⁴ Se Andenæs, *Alminnelig strafferett* s. 221-232.

Ved straffebud som har uaktsomhet som skyldkrav kreves det normalt at uaktsomheten omfatter hele det objektive gjerningsinnholdet. Det er imidlertid ikke noe i veien for å anvende et annet skyldkrav for en bestemt følge eller en ledsagende omstendighet.⁶⁵

5.2. Hvilke momenter må uaktsomheten omfatte etter vtrl. § 3

Dekningsprinsippet skaper sjeldent problemer ved anvendelsen av vtrl. § 3. Bestemmelsen angir den straffbare handling i tre alternativer; skadefremkallelse, farefremkallelse og trafikkforstyrrelse/hindring. For domfellelse er det derfor tilstrekkelig at uaktsomheten omfatter et av disse alternativene, for eksempel en farefremkallelse.

Avgjørelsen i Rt. 1981 s. 1127 er illustrerende. En mann kjørte på en fotgjenger, og ble derfor tiltalt etter vtrl. § 3. Han ble frifunnet i herredsretten, med den begrunnelse av skaden lå utenfor det påregnelige. Høyesterett opphevet frifinnelsen, og uttalte at en farefremkallelse " ... er tilstrekkelig til fellelse etter vegtrafikklovens § 3, og det er følgelig uriktig lovanvendelse når herredsretten har frifunnet domfelte alene under henvisning til at den skade kjøringen resulterte i, lå utenfor det "strafferettslige påregnelige". Vegtrafikklovens § 3 stiller ikke krav om skadefølge for at bestemmelsen skal være overtrådt" (s. 1129).

5.3. Hvilke momenter må uaktsomheten omfatte etter strl. § 239

Overtredelse strl. § 239 krever at det er inntrådt en bestemt følge, jfr ordet "død". For at bestemmelsen skal være anvendelig må uaktsomheten omfatte denne følgen.

I Rt. 1963 s. 744 ble det uttalt at dette var den eneste forskjellen mellom vtrl. § 3 og strl. § 239; "For domfellelse etter § 239 i trafikkaker må det – på bakgrunn av regelen i straffelovens § 42 annet ledd – kreves noe mer enn uforsiktig kjøring, det må spesielt kunne tilregnes bilføreren som uaktsomhet ... at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til dødsulykke" (s. 745). Formulert på en annen måte er det et vilkår for domfellelse at tiltalte burde innsett muligheten av en dødsulykke.

Uaktsom bilkjøring er forbundet med stort skadepotensial. Ofte beror det kun på tilfeldigheter hvilke følger uaktsomheten får. Ved uaktsom kjøring vil derfor situasjonen nesten alltid være at bilføreren burde innsett muligheten av en dødsulykke. Dette er også lagt til grunn i Rt. 2001 s. 890 jfr. uttalelsen om at " ... en farefremkallelse i trafikken normalt også innebærer risiko for dødsfølge" (s. 892).

For domfellelse etter strl. § 239 er det imidlertid ikke tilstrekkelig at uaktsomheten omfatter dødsfølgen. Det må også foreligge årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen, jfr. ordene " ... som uaktsomt ... forvolder ...". Dette fremkommer blant annet av Rt. 1997 s. 1764. Høyesterett uttalte at " ... domfellelse for uaktsomt drap forutsetter årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Uaktsomheten må dessuten omfatte denne følgen" (s. 1765). Denne uttalelsen får tydelig frem at det både må foretas en vurdering av årsakssammenheng, og en vurdering av om uaktsomheten omfattet dødsfølgen.

Vurderingen av om det foreligger årsakssammenheng skiller seg på vesentlig punkter fra vurderingen av om uaktsomheten omfatter dødsfølgen. Vurderingen er for det første objektiv. Tiltaltes forutsetninger, er i motsetning til ved vurderingen av om uaktsomheten omfatter dødsfølgen uten

⁶⁵ Se Andenæs, *Alminnelig strafferett* s. 226.

betydning. Videre må vurderingen foretas med henblikk på det konkrete hendelsesforløpet, i motsetning til den subjektive vurderingen, som utelukkende knytter seg til *selve dødsfølgen*. Begrunnelsen for kravet er også ulik. Vurderingen av om uaktsomheten omfatter dødsfølgen kan utledes av straffbarhetsbetingelse nummer tre; kravet om subjektiv skyld. Kravet om årsakssammenheng kan på den annen side utledes av straffbarhetsbetingelse nummer en; kravet om lovhjemmel.⁶⁶

Kravet om årsakssammenheng innebærer for det første at dødsulykken må være forårsaket av uaktsomheten. Dersom ulykken også ville skjedd dersom tiltalte hadde opptrådt aktsomt er ikke dette kravet tilstede.⁶⁷

Avgjørelsen i Rt. 1991 s. 196 er et eksempel på manglende årsakssammenheng mellom uaktsomhet og dødsfølge. Tiltaltes uaktsomhet besto av manglende oversikt over trafikkbilde. Han så ikke en fotgjenger som han senere kjørte over. Fotgjengeren hadde beveget seg ut i veibanen rett foran traileren utenfor gangfelt. Dersom tiltalte hadde sett avdøde på et tidligere tidspunkt kunne han fortsatt i samme hastighet i tillit til at fotgjengeren ventet med å krysse tiltaltes kjørefelt. Dødsulykken var derfor ikke forårsaket av tiltaltes uaktsomhet. Han ble derfor frifunnet for uaktsomt drap, men domfelt etter vtrl. § 3.

Kravet om årsakssammenheng innebærer et krav om påregnelig årsakssammenheng. Andenæs mener vurderingen av påregnelighet kan spaltes i to.⁶⁸ For det første må det være foretatt en generelt farevoldende handling. Dette vil nesten alltid være tilfelle ved uaktsom kjøring. Ved avgjørelsen av om dødsfølgen har vært påregnelig er det derfor ikke denne delen av påregnelighetskravet som skaper problemer.

Videre hevder Andenæs at risikoen må ha realisert seg på en noenlunde normal måte. Skaden må ha sammenheng med det farlige ved handlingen, den må ikke ha realisert seg etter et altfor upåregnelig hendelsesforløp, og den må ikke være for fjern og indirekte.

Avgjørelsen i Rt. 1995 s. 668 er etter min oppfatning et eksempel på at den tiltalte ble frifunnet fordi ulykken ikke hadde naturlig sammenheng med det farlige ved handlingen. Tiltalte foretok en forbikjøring av tre biler. Ut fra siktforholdene var ikke dette forsvarlig. Han ble derfor funnet skyldig i overtredelse av vtrl. § 3. I det tiltalte skulle til å kjøre forbi en av bilene, foretok denne plutselig en venstresving. Kollisjon oppsto, og føreren av den svingende bilen omkom. Retten la vekt på at risikoen ved handlingen først og fremst knyttet seg til sammenstøt med møtende trafikk. Sammenstøt som følge av at den forbikjørende bil foretar en plutselig sving kunne etter rettens oppfatning også skje ved forbikjøring av en bil, uansett sikt lengde. Ulykken hadde derfor ikke tilstrekkelig sammenheng med det farlige ved kjøringen. Tiltalte ble derfor frifunnet for overtredelse av strl. § 239.

Selv om vurderingen av årsakssammenheng må foretas separat fra vurderingen av om uaktsomheten omfatter dødsfølgen har Høyesterett ofte vært uklar på dette punktet.⁶⁹ Jeg vil nedenfor belyse dette med noen avgjørelser.

Rt. 1991 s. 678: Tiltalte ble av byretten dømt for overtredelse av vtrl. § 3, men frifunnet for overtredelse av strl. § 239. Høyesterett opprettholdt frifinnelsen for uaktsomt drap.

Tiltalte var lastebilsjåfør. Han hadde stanset utenfor en butikk for vareleveranse. Under oppstart av lastebilen kjørte han på en barnevogn som befant seg i lastebilens blindsoner, like foran kjøretøyets høyre forhjul. Barnet døde. Tiltaltes

⁶⁶ Problemstillingen er grundig drøftet av Carl Graff Hartmann "Straffbar uaktsomhet: noen problemstillinger i tilknytning til saker om uaktsomt drap", *Tidsskrift for Strafferett*, 2002 s. 244 – 263.

⁶⁷ Se Andenæs, *Alminnelig strafferett* s. 251.

⁶⁸ Se Andenæs, *Alminnelig strafferett* s. 132-136.

⁶⁹ Se Hartmann, *Tidsskrift for strafferett* 2002 s. 246 – 254.

uaktsomhet, som var grunnlaget for domfellelse etter vtrl. § 3 besto i manglende oversikt over blindsonen før oppstart. Som begrunnelse for å opprettholde herredsrettens frifinnelse for overtredelse av strl. § 239, uttaler Høyesterett: "Etter å ha foretatt åstedsbefaring og etter å ha hørt forklaring fra tiltalte, flere vitner, og oppnevnt sakkyndig, har herredsretten enstemmig kommet til at det ikke kan tilregnes tiltalte som uaktsomhet at han ikke forutså muligheten av en dødsulykke. Etter det saksforhold herredsretten har lagt til grunn for dommen, kan jeg ikke konstatere at herredsrettens rettsanvendelse i denne forbindelse er uriktig. Selv om føring av motorvogn generelt kan sies å inneholde et faremoment som gjør at uaktsomhet lett kan føre til en alvorlig ulykke, er det ikke slik at enhver uaktsomhet i trafikken med dødsulykke til følge, vil rammes av straffeloven § 239" (s. 679). Jeg er kritisk til denne uttalelsen, ettersom den indikerer at tiltalte ikke burde innsett muligheten av en dødsulykke i dette tilfellet.

Dersom det befinner seg personer i en lastebils blindsoner vil risikoen for ulykke være betydelig. Kjøretøyets tyngde medfører at en dødsulykke lett kan skje, selv om hastigheten er svært lav, som i dette tilfellet. Jeg mener derfor at tiltalte ved å starte opp lastebilen uten å forvise seg om at det ikke befant seg noen i blindsonen burde innsett muligheten av en dødsulykke. Det eneste grunnlaget for å frifinne blir dermed manglende påregnelig årsakssammenheng. Dersom sjåføren hadde opptrådt aktsomt, og undersøkt blindsonen før oppstart hadde han oppdaget barnevognen, og ulykken hadde blitt avverget. Faktum skiller seg derfor fra Rt. 1991 s. 196 der aktsom opptreden ikke hadde forhindret ulykken. At det blir plassert en barnevogn foran en lastebil er imidlertid upåregnelig. Det upåregnelige hendelsesforløpet kan derfor ha gitt grunnlag for å avgrense årsakssammenheng. Dette kommer imidlertid ikke til uttrykk i dommen. Dommen etterlater seg derfor et inntrykk av at frifinnelsen i realiteten er et utslag av at uaktsomheten etter rettens mening var så liten at den ikke burde rammes av strl. § 239.⁷⁰

Rt. 2001 s. 890: I denne avgjørelsen får Høyesterett tydelig frem at det må foretas to separate vurderinger. Tiltalte hadde kjørt på, og drept en 12 år gammel jente. Tiltalte kjørte i 70 km/t mot et fotgjengerfelt. Fartsgrensen på stedet var 60 km/t. Jenta ble påkjørt i det hun syklet ut i fotgjengerfeltet. Det ble lagt til grunn at hun holdt høy hastighet, og derfor kom brått på. Lagmannsretten frifant under henvisning til at uaktsomheten ikke omfattet dødsfølgene. Høyesterett opphevet frifinnelsen, og uttalte blant annet: "Jeg kan ikke se at forulykkedes forhold medfører at det ikke kan tilregnes bilføreren som uaktsomt at han ikke tok hensyn til den mulighet at kjøringen kunne føre til en dødsulykke. Under forutsetning av årsakssammenheng innebærer ulykken nettopp en realisering av den risiko som den uaktsomme kjøring i for høy hastighet inn mot et uoversiktlig trafikkbilde medførte. Dersom retten finner at dødsulykken - på grunn av avdødes forhold eller av andre grunner - ville ha inntrådt selv om domfelte i denne relasjon hadde opptrådt med tilstrekkelig aktsomhet, foreligger det ikke grunnlag for domfellelse etter straffeloven § 239. Denne problemstilling er imidlertid ikke vurdert av lagmannsretten" (s. 893).

Denne avgjørelsen viser også hvilken betydning det skal få at avdøde handlet upåregnelig eller i strid med trafikkreglene. Som hovedregel skal dette ikke få betydning for avgjørelsen av om tiltalte handlet uaktsomt, men kun vektlegges under vurderingen av påregnelig årsakssammenheng.

Rt 2002 s. 1139: Tiltalte kjørte i 110-120 km/t i 80-sone. Han kjørte på en mopedist som brøt vikeplikten. Mopedisten døde, og det ble tatt ut tiltalte etter både vtrl. § 3 og strl. § 239. Lagmannsretten fant tiltalte skyldig etter begge bestemmelsene. Høyesterett opprettholdt domfellelsen etter vtrl. § 3, men frifant for overtredelse av strl. § 239. Høyesterett begrunner frifinnelsen slik: "Det er i og for seg ikke upåregnelig at en kollisjon i en slik situasjon og med så høy hastighet kan ha dødsfølge som resultat. Spørsmålet er om A, i og med at han på lang avstand så mopedisten i avkjørselen på vei ut mot riksveien, burde ha regnet med og innsett muligheten for at dette kunne skje. Slik jeg ser det, vil en slik aktsomhetsnorm i praksis lett bety at enhver fartsovertredelse på forkjørsvei også innebærer overtredelse av strl. § 239, dersom kryssende trafikk ikke respekterer vikeplikten, og sammenstøt med dødsfølge inntreffer. Som forsvareren har pekt på, vil dødsfølge i slike situasjoner også lett kunne bli resultatet dersom fartsgrensen overholdes. Selv om kjøring over fartsgrensen klart øker risikoen generelt, og dermed i seg selv krever skjerpet aktsomhet, må det etter mitt syn kreves noe mer konkret kritikkverdighet ved kjøringen ut over fartsovertredelsen for at forholdet skal kunne rammes av § 239. Slik forholdene lå an i denne saken, finner jeg ikke å kunne bebreide A at han ikke umiddelbart regnet med muligheten for at føreren av mopedisten til tross for vikeplikten ville kjøre rett ut i veien. Som jeg tidligere har vært inne på, må jeg legge til grunn at forbikjøringen

⁷⁰ Se også Hartmann, *Tidsskrift for strafferett* 2002 s. 249.

var avsluttet, og at det ikke dreiet seg om en kappkjøringssituasjon som nedsatte hans oppmerksomhet på trafikkbilde foran seg. Det er heller ikke beskrevet noe ved mopedistens kjøring som skulle gi ham konkret forvarsel om at vikeplikten ikke ville bli respektert. Det som kan bebreides A er den høye farten – et forhold han er rettskraftig domfelt for – og som jeg er enig i er alvorlig. Som jeg har vært inne på, har lagmannsretten lagt til grunn at ulykken kunne ha vært avverget dersom fartsgrensen hadde vært overholdt. Selv om jeg har funnet vurderingen vanskelig, er jeg kommet til at dette ikke er tilstrekkelig til, som lagmannsretten gjør, å si at uaktsomheten klart også omfattet dødsfølgen” (s. 1142).

Her foretar Høyesterett en subjektiv vurdering av hva den tiltalte burde forstått. Det er imidlertid på det rene at tiltalte handlet uaktsomt ved å overskride fartsgrensen. Hensett til en bils skadepotensial burde tiltalte da innsett muligheten av en dødsulykke. Mopedisten brudd på vikepliktregelen burde etter mitt syn heller blitt vektlagt under vurderingen av påregnelig årsakssammenheng. Avgjørelsen harmonerer derfor dårlig med Rt. 2001 s. 890, jfr. ovenfor. Også måten uaktsomhetsvurderingen er foretatt på harmonerer dårlig med Rt. 2001 s. 890. I den dommen ble vurderingen av om tiltalte burde innsett muligheten av en dødsulykke kun knyttet opp mot følgen, og ikke det konkrete hendelsesforløpet, som i dette tilfellet.

Rettspraksis viser at Høyesterett ikke er konsekvent i skille mellom de to vurderingene. Et mer konsekvent skille ville medført økt forutberegnelighet. Tidligere rettspraksis ville da kunne brukes som rettesnor i lignende saker i fremtiden.⁷¹ På den annen side ville dette ha begrenset rettens mulighet til å avgjøre sakene så konkret som mulig. En dom som frifinner på grunn av manglende påregnelighet blir lettere bindende for retten på grunn av dommens prejudikativ virkning, enn en frifinnelse begrunnet med manglende subjektiv skyld.⁷²

Saker om dødsulykker i trafikken er imidlertid forskjellige. Dette må antas å redusere prejudikativ virkningen av en avgjørelse. Dette reduserer etter min mening motforestillingen mot å anvende et klarere skille mellom den objektive og subjektive vurdering.

Spesielt for lekdommere kan det være vanskelig å se at det må foretas to separate vurderinger.⁷³ Derfor bør fagdommerne være nøye med å presisere skillet mellom de to vurderingene, dersom det kan herske tvil om tiltalte burde innsett muligheten av dødsulykken, eller årsaksforholdene. Lagmannsrettens behandling⁷⁴ av saksforholdet i Rt. 2001 s. 890 er et eksempel på at rettens administrator ikke har fremhevet dette skillet på en tilstrekkelig klar måte. Det tvilsomme i den dommen var etter min mening om jentas hastighet var så høy at den tiltalte heller ikke ved å holde tilstrekkelig lav fart, og opptre med tilstrekkelig aktpågivenhet kunne unngått ulykken. Rettens administrator burde derfor tydelig fått frem den tiltalte skulle frifinnes dersom det forelå rimelig tvil om ulykken kunne vært unngått dersom bilisten hadde vært aktsom.

Han uttalte imidlertid: ”Tillegsspørsmålet er således om det kan tilregnes føreren som uaktsomt at han ikke regnet med den mulighet at kjøringen kunne føre til dødsulykke. Straffeloven § 239 krever altså årsakssammenheng mellom uaktsomheten og dødsfølgen. Bilføreren må ha hatt mulighet til å unngå påkjørsel ved å opptre annerledes. Derved utelukkes ansvar for de upåregnelige skadefølger. Lagmannsretten viser til Rt. 1991 s. 196 og Rt. 1990 s. 474.”

Tillegsspørsmålet viser også at administratoren ønsket at retten skulle vurdere om det forelå årsakssammenheng mellom uaktsomhet og dødsfølge. Den første setningen henviser imidlertid til en subjektiv vurdering av hva den tiltalte burde regnet med. Dette kan ha virket forvirrende på retten,

⁷¹ Se Hartmann, *Tidsskrift for Strafferett* 2002 s. 254.

⁷² Se Hartmann, *Tidsskrift for strafferett* 2002 s. 253.

⁷³ Se Hartmann, *Tidsskrift for strafferett* 2002 s. 259.

⁷⁴ Se LE- 2000 – 344(Eidsivating).

som syntes kun å vurdere om tiltalte burde innsett muligheten av dødsfølgen, og ikke spørsmålet om årsakssammenheng, som jo var det tvilsomme. Retten uttalte blant annet: " ... lagmannsretten har kommet til at B ved å sykle ut i et gangfelt der hun hadde vikeplikt for kryssende biler, med en hastighet av 18 km/t uten overhode å se seg for, har skapt en så ekstraordinær situasjon for en bilist at lagmannsretten viker tilbake for å karakterisere som uaktsomt at han ikke innrettet kjøringen med sikte på å kunne stanse før feltet. Det kan derfor ikke *tilregnes han som uaktsomt at han ikke regnet med den mulighet* at kjøringen ville føre til dødsulykke. Lagmannsretten viser til Rt 1991 s. 196 og Rt. 1990 s. 474" (min uth).

Hvorvidt det foreligger årsakssammenheng mellom uaktsomhet og dødsfølge må avgjøres ut fra bevisene i saken. Høyesterett har imidlertid ikke kompetanse til å prøve bevisene under skyldspørsmålet jfr. strpl. § 306 annet ledd. Dersom avgjørelsen begrunnes med at tiltalte ikke har vært uaktsom, kan imidlertid Høyesterett, på bakgrunn av det faktiske forholdet lagmannsretten har funnet bevist, prøve om retten har anvendt aktsomhetsnormen riktig. Dette er et spørsmål om lovanvendelse, og her har Høyesterett full kompetanse jfr. strpl. § 306 annet ledd antitetisk. Dette viser at det kan få konsekvenser for skyldspørsmålet at underinstansen ikke er klarere på skillet mellom den objektive vurderingen av årsakssammenheng, og den subjektive vurderingen av om dødsfølgen burde vært innsett.

6. Avslutning

Debatten om bruk av strl. § 239 ved trafikkulykker har igjen oppstått i media. Norsk lastebileierforbund har for eksempel reagert sterkt på avgjørelsen i Rt. 2008 s. 620.⁷⁵ Problemstillingen ble også debattert i radioprogrammet "søndagsavisa" på NRK P2, 9. november 2008.⁷⁶ Flere personer, deriblant advokat Harald Stabell, kritiserte dagens rettstilstand, og foreslo å heve skyldkravet til grov uaktsomhet. Lederen av justiskomiteen var også gjest i programmet. Hun uttalte at det kunne være aktuelt å heve skyldkravet i strl. § 239 til grov uaktsomhet når stortinget vedtar den nye straffelovens spesielle del.⁷⁷

Kritikken mot anvendelsen av strl. § 239 ved dødsulykker i trafikken referer seg i hovedsak til at bestemmelsen innebærer et "drapsmannstempel". En person som har vært involvert i en dødsulykke, vil ofte befinne seg i en vanskelig livssituasjon. Personen kan eksempelvis ha blitt påført fysiske skader, slite med psykiske traumer, skyldfølelse, eller vedkommende har opplevd å miste nære familiemedlemmer i ulykken. Jeg har derfor forståelse for at en domfellelse etter strl. § 239 kan legge "sten til byrden".

Lovendringen som skjedde i 2001 var etter mitt syn ikke formålstjenelig, dersom ønsket var å beskytte den tiltalte mot slike belastninger. De retningslinjene retten tar i betraktning ved vurderingen av om tiltale skal tas ut etter strl. § 239, eller bare etter vtrl. § 3 åpner ikke for å legge vekt på tiltaltes livssituasjon, jfr. pkt. 4.3. En person som har kommet lett fra ulykken kan derfor ha utvist uaktsomhet som bare rammes av vtrl. § 3, mens en hardt rammet person kan ha utvist uaktsomhet som også rammes av strl. § 239.

⁷⁵ Se blant annet artikkelen "Dømt for uaktsomt drap – NLF vil endre loven" publisert 18. november 2008 på Aftenbladet.no.

⁷⁶ Programmet kan høres på "nettradio". Se www.nrk.no.

⁷⁷ Regjeringen legger i desember 2008 frem forslag til ny straffelov. I NOU 2002: 4 foreslår straffelovkommisjonen å heve skyldkravet til grov uaktsomhet.

Straffelovkommisjonen foreslår å innføre grov uaktsomhet som skyldkrav i den tilsvarende bestemmelsen i den nye straffelovens spesielle del.⁷⁸ Dette vil medføre at "drapsmannstempet" blir beholdt de mer kvalifiserte former for uaktsomhet. Det er imidlertid ikke slik at graden av uaktsomhet samsvarer med behovet for å beskytte den tiltalte mot den tilleggsbelastningen en domfellelse for overtredelse av strl. § 239 innebærer.

I den pågående debatten om bruk av strl. § 239 har Petter Kaurins historie blitt brukt som et eksempel på en urimelig domfellelse.⁷⁹ Kaurin ble i LA – 2006 – 16626(Agder) dømt til betinget fengsel i 90 dager for uaktsomt drap på egen kone. Han kolliderte med et møtende kjøretøy etter å ha sovnet ved rattet. Etter en over 5 timer lang flyreise, satte han seg i bilen for å kjøre en lengre distanse. Da ulykken inntraff hadde han ikke sovet på ca 24 timer, og han hadde merket symptomer på trøtthet i forkant av ulykken. Det er vanskelig å si om det forelå grov uaktsomhet i dette tilfellet, men jeg mener i hvert fall at uaktsomheten var temmelig graverende. En heving av skyldkravet vil derfor ikke være noen forsikring mot domfellelser som oppleves urimelige på grunn av relasjonen mellom domfelte og avdøde.

Det følger av strl. 2005 § 23 annet ledd at "Uaktsomheten er grov dersom handlingen er svært klanderverdig og det er grunnlag for sterk bebreidelse".⁸⁰ Slik det påpekes i Ot.prp. nr 46. (2000-01) s. 67 vil et slikt aktsomhetskrav innebære at en del tilfeller som i dag rammes av strl. § 239, kun vil rammes av vtrl. § 3. Departementet mente derfor at allmennpreventive hensyn talte imot å heve skyldkravet til grov uaktsomhet.

Straffelovkommisjonen anfører at hensynet til allmennprevensjon ikke taler imot å heve skyldkravet til grov uaktsomhet. Kommisjonen anfører at "... bilister ikke kjører mer uforsvarlig enn de gjør, skyldes antakelig først og fremst et ønske om å unngå å forårsake ulykker, bli tatt i fartskontroll mv. Det er ikke grunn til å tro at ønsket om å unngå domfellelser for uaktsomt drap, har noen særlig betydning for kjøreatferden."⁸¹

Det er vanskelig å si noe generelt om hvilke faktorer som påvirker folks kjøreatferd. Jeg er enig med straffelovkommisjonen i at ønsket om å unngå å havne i ulykker, bli tatt i trafikkontroll mv., nok er viktigere enn ønsket om å unngå en domfellelse for uaktsomt drap. Dette er nok den viktigste årsaken til at bilister ikke i større grad gjør seg skyldige i alvorlige overtredelser som promillekjøring og grove fartsoverskridelser. En undersøkelse foretatt av statens vegvesen viser imidlertid at 50 % av dødsulykkene skyldes uoppmerksomhet.⁸² Etter mitt syn er en domfellelse for uaktsomt drap en effektiv måte å synliggjøre det strenge strafferettslige ansvaret som påhviler bilister. Jeg tror derfor at en visshet om hvilke strafferettslige konsekvenser kjøringen kan medføre, kan bidra til å øke bilistenes oppmerksomhet.⁸³ Et strengt strafferettslig ansvar vil også kunne være et viktig insentiv for å iverksette ulykkesforebyggende tiltak. Dette gjelder spesielt innenfor transportbransjen, der flere/bedre spel vil kunne redusere blindsonene til store kjøretøy og minske ulykkesrisikoen. Etter mitt syn taler derfor allmennpreventive hensyn mot å heve skyldkravet til grov uaktsomhet.

⁷⁸ Se NOU 2002: 4 pkt. 9.13.2 § 27 – 12.

⁷⁹ Domfellelsen ble blant annet omtalt i radioprogrammet "søndagsavisa" på NRK P2, 9. november 2008.

⁸⁰ Strl. 2005 har foreløpig ikke trådt i kraft.

⁸¹ Se NOU 2002: 4 pkt 9.13.2 § 27 – 12, fjerde siste avsnitt.

⁸² Statistikken fremgår av artikkelen "Døden på norske veier" som stod på trykk i Aftenposten lørdag 16. August 2008.

⁸³ Se også Terje Torkildsen sin artikkel "Att døda ett barn" i Stavanger Aftenblad magasinet "Pluss" fredag 28. november 2008. Artikkelen er et godt eksempel på at også ikke-jurister mener det er viktig å anvende en streng aktsomhetsnorm i strl. § 239.

På dette området tror jeg det er umulig å få en rettstilstand som ikke blir kritisert. Dagens rettstilstand blir av enkelte kritisert for å være for streng. Dersom skyldkravet heves til grov uaktsomhet, tror jeg mange pårørende til trafikkofer vil reagere på at det ikke markeres strafferettslig at et annet menneske er drept på grunn av en annens uaktsomhet. Samtidig vil det ikke være noen garanti mot domfellelser som blir oppfattet som urimelige på grunn av relasjonen mellom domfelte og avdøde. Dette viser at det er umulig å få en rettstilstand som alle kan enes om. Målet bør derfor være å få en rettstilstand preget av forutberegnelighet, der like tilfeller blir behandlet likt. Etter min mening innfrir ikke dagens rettstilstand dette målet. Når påtalemyndigheten vurderer om tiltale skal tas ut etter strl. § 239 eller vtrl. § 3 er det ikke tilstrekkelig å konstatere at det foreligger uaktsomhet, og at denne omfatter dødsfølgen. Påtalemyndigheten må også med utgangspunkt i retningslinjene i Ot.prp. nr. 46 (2000-01) s. 58 vurdere om uaktsomheten er av en slik karakter at den kun rammes av vtrl. § 3. Med dette øker risikoen for at spørsmålet blir behandlet ulikt i ulike påtaledistrikt.

Her må det tas i betraktning at retten på grunn av strpl. § 38 ikke kan anvende strl. § 239 så lenge tiltale kun er tatt ut etter vtrl. § 3, jfr. pkt. 1.

Etter min mening er det derfor mest hensiktsmessig å anvende simpel uaktsomhet som skyldkrav. Forutberegnelighetshensyn tilsier at aktsomhetsnormen bør være sammenfallende med normen i vtrl. § 3. I de tilfellene uaktsom kjøring har endt med dødsulykke, bør strl. § 239 anvendes i idealkonkurrens med vtrl. § 3, dersom det er årsakssammenheng mellom uaktsomhet og dødsfølge, og uaktsomheten omfatter denne følgen. Dersom en person har utvist en liten grad av uaktsomhet, eller har blitt påført store belastninger som følge av ulykken, bør dette komme til syne ved straffeutmålingen, og ikke ved subsumsjonen. Dette harmonerer også best med oppbygningen av dagens § 239, som i annet pkt. åpner for bøtestraff ” under særdeles formildende omstendigheter...”. At enkeltavgjørelser kritiseres for å være urimelige er noe som uansett ikke kan unngås.

Litteraturregister:

Andenæs, Johs., *Norsk Straffeprosess Bind I.*, 3. utgave (Oslo 2000).

Andenæs, Johs., "Lov og praksis om uaktsomt drap – særlig i trafikkulykker", *Lov og Rett* 1996 s. 294 – 305.

Andenæs, Johs., *Alminnelig strafferett*, 5. utgave, 2. opplag ved Magnus Matningsdal og Georg Fredrik Rieber – Mohn (Oslo 2005).

Eckhoff, Torstein, *Rettskildelære*, 5. utgave ved Jan E. Helgesen (Oslo 2000).

Engstrøm, Bjørn (red.), *Vegtrafikkloven og trafikkreglene – kommentarutgave*, 4. utgave (Oslo 2004).

Eskeland, Ståle, *Strafferett*, 2. utgave (Oslo 2006).

Hartmann, Carl Graff, "Formell lov – en formalitet?", *Lov og Rett*, 2001 s. 193 – 194.

Hartmann, Carl Graff, "straffbar uaktsomhet: noen problemstillinger i tilknytning til saker om uaktsomt drap", *Tidsskrift for strafferett*, 2002 s. 244 – 263.

Matningsdal, Magnus, "Forholdet mellom tiltalebeslutning og dom", *Jussens Venner*, 2002 s. 89 – 133.

Paulsen, Hilde E., "Forholdet mellom Vegtrafikkloven § 3 og Straffeloven § 239 – En redegjørelse for anvendelsen av vtrl. § 3 og strl. § 239 på dødsulykker i trafikken", *Særavhandling* nr. 66 (Tromsø 1995).

Strandbakken, Asbjørn, Peter Garde, "Juryen: Avskaffe, reformere eller begrense bruken av den?", *Lov og Rett*, 2001 s. 3 – 31.

Forkortelser, lover og forarbeider:

Grl.: Kongeriget Norges Grundlov (Grunnloven), 17. mai 1814.

strl.: Almindelig borgerlig Straffelov, 22. mai 1902 nr. 10.

strpl.: Lov om rettergangsmåten i straffesaker (Straffeprosessloven), 22. mai 1981 nr. 25.

vtrl.: Vegtrafikkloven, 18. juni 1965 nr. 4.

Innst. S.: Innstilling til Stortinget.

NOU: Norges Offentlige Utredninger.

Ot.prp.: Odelstingsproposisjon.

St.meld.: Stortingsmeldning.

